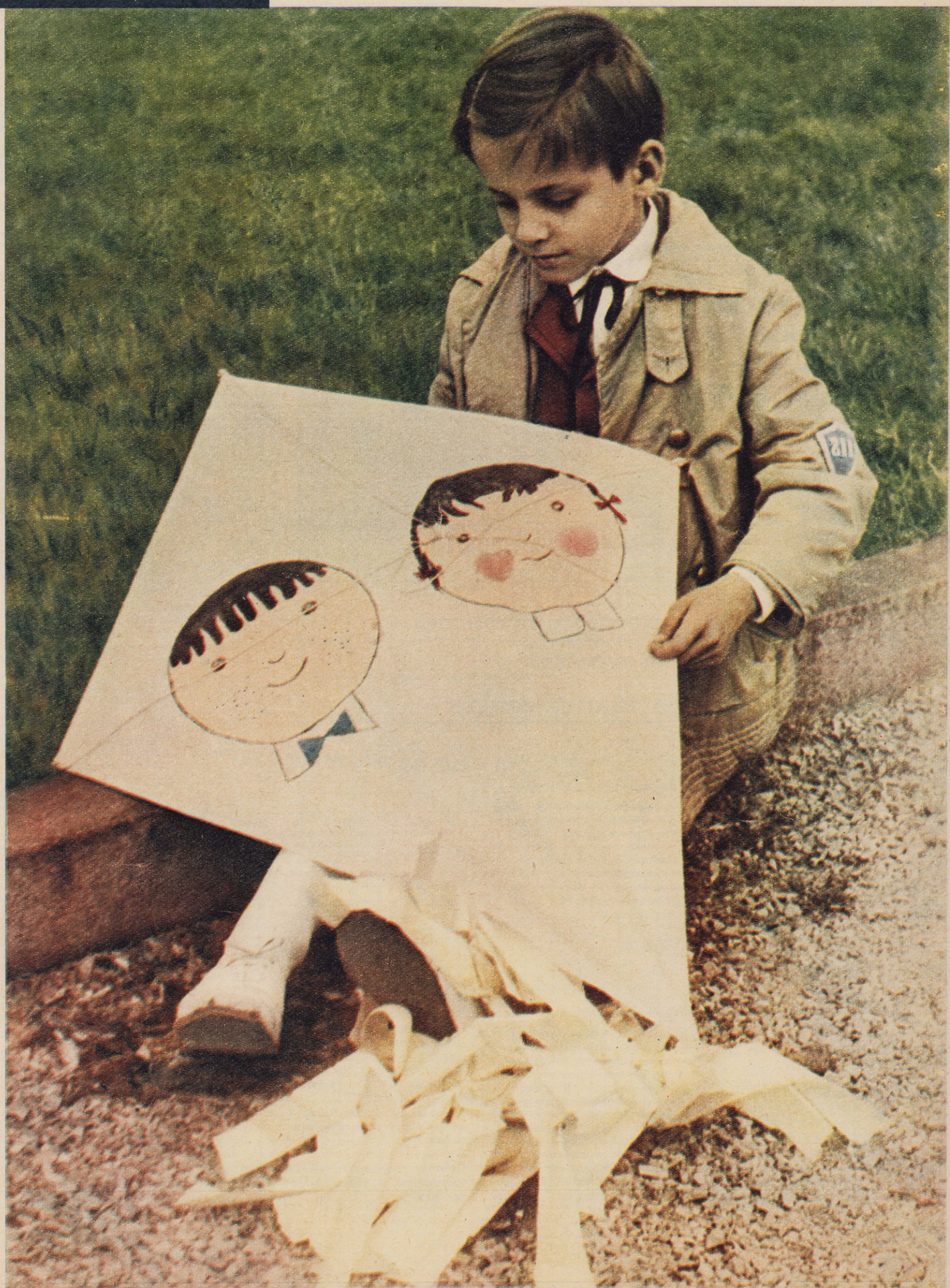
SKRZYDLATA POLSKA

NR 44 (747) ● 31. X. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

- „JAKI" W LISICH KĄTACH
- SZYBOWCE MISTRZOSTW ŚWIATA – klasa otwarta
- TEJ NOCY UMARŁO MIASTO



ŚWIĘTO LATAWCA – 1965 zgromadziło na starcie ponad 40 tysięcy dzieci i młodzieży

Foto: Jerzy Baranowski

PLENARNE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

W Warszawie odbyło się 18 października br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Obradom przewodniczył prezes Stefan Antosiewicz, który w czasie obrad poinformował m.in. członków ZG o pracach FAI i złożył sprawozdanie z przebiegu ostatniej konferencji generalnej federacji w Monachium. Plenum wysłuchało informacji sekretarza generalnego ppłk. pil. K. Donigiewicza o podstawowej działalności APRL w okresie od lipca do września br. i przyjęło do wiadomości sprawozdanie z działalności w 1965 r. w zakresie gospodarki inwestycyjnej i lotniskowej oraz ogólnoorganizacyjnym. Omawiając zagadnienie działalności gospodarczej Aeroklubu PRL, przyjęto sprawozdanie z wykonania planu usług lotniczych i produkcji ubocznej (według stanu na 30 września br.), zatwierdzono zmiany organizacyjne w strukturze Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych i plan inwestycyjny LZUG-u. Zarząd Główny podjął także na swym plenarnym posiedzeniu uchwałę w sprawie nowych składów Komisji Specjalnościowych APRL.

Obszerniej o obradach i uchwałach Zarządu Głównego Aeroklubu PRL napiszemy w jednym z następnych numerów.

WARSZAWSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE I ZAKOŃCZENIE SEZONU

Na lotnisku Gocław, w dniach 15—16 października br., odbyły się pod patronatem Zarządu Stołecznego ZMS i Stołecznego Związku Spółdzielni Pracy I Warszawskie Zawody Spadochronowe Wzięło w nich udział 16 skoczków Aeroklubu Warszawskiego. Rozegrano dwie konkurencje. Zwyciężył **Marek Szugzda — 1667,1 pkt.**, przed **Wiesławem Targońskim — 1502,4 pkt.** i **Stanisławem Zdebskim — 1286,6 pkt.**

Następny dzień, tj. niedziela 17 października br., był w AW dniem uroczystego zamknięcia tegorocznego sezonu lotniczego. Z tej okazji zorganizowano pokazy lotnicze, w których wzięli udział czołowi piloci i skoczkowie aeroklubu, gościnnie Stanisław Kasperek ze Świdnika oraz warszawscy piloci lotnictwa sanitarnego i gospodarczego. Towarzyskie spotkanie członków AW i zaproszonych gości z okazji zakończenia I WZSpad. i sezonu 1965 miało miejsce tegoż dnia wieczorem w kawiarni ZMS „Uśmiech". (kh)

Na zdjęciu: Efektowny lot Stanisława Kasperka w czasie pokazów.

Foto: H. Kucharski

DALSZE REKORDY POLSKI warszawskich spadochroniarzy

SKOCZKOWIE spadochronowi Aeroklubu Warszawskiego ustanowili w dniu 24 września br na lotnisku Gocław nowy spadochronowy rekord Polski w skoku grupowym (6 osób) z wysokości 600 m na lelność lądowania. Skacząc w składzie: Jerzy Łobodda, Lech Jeske, Jerzy Lenartowicz, Marek Szugzda, Stanisław Zdebski i Stanisław Łudzień uzyskali średnią odległość od środka koła 8,65 m.

Nowy spadochronowy rekord Polski w kategorii kobiet ustanowiła Róża Sokołowska. Skacząc w tym samym dniu z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, uzyskała średnią odległość z dwóch skoków 3,91 m.

Dwa dalsze rekordy skoczkowie AW uzyskali w dniu 1 października br na „sesji wyjazdowej" w Piastowie. Grupa w składzie: Jerzy Łobodda, Stanisław Zdebski, Marian Zapart, Lech Jeske i Stanisław Łudzień skacząc z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania ustanowiła rekord Polski w skoku grupowym (5 osób) wynikiem 5,61 m.

Róża Sokołowska skacząc również z 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, uzyskała 7,80 m. Wynik ten jest nowym rekordem Polski w tej konkurencji w kategorii kobiet. Niestety, w dniu następnym Róża Sokołowska uległa wypadkowi i obecnie przebywa w szpitalu.

W sumie skoczkowie AW ustanowili w bieżącym roku sześć nowych spadochronowych rekordów Polski. (kh)

NAGRODY I WYRÓŻNIENIA ZA TWÓRCZOŚĆ O TEMATYCE LOTNICZEJ

Wśród tegorocznych laureatów Ministerstwa Obrony Narodowej znaleźli się m. in.:

JANUSZ MEISSNER, który w dziedzinie literatury otrzymał jedną z dwóch nagród II stopnia — za powojenną twórczość powieściopisarską, w szczególności za książki: „Warszawa — kurs na Berlin" i „Dla zwycięstwa";

TADEUSZ KULISIEWICZ, który w dziedzinie plastyki otrzymał nagrodę I stopnia — za cykl barwnych rysunków „Stalowe ptaki", poświęcony lotnictwu i jednostkom spadochronowo — desantowym ludowego Wojska Polskiego;

JERZY WOLEN (reżyser) i **WITOLD SOBOCIŃSKI** (operator), którzy w dziedzinie filmu szkoleniowego otrzymali nagrody III stopnia — za film „Szkolenie spadochronowe" cz. III.

Ponadto kpt. **Bogdan Kaznowski** otrzymał jedno z 5 wyróżnień w dziedzinie radia, telewizji i publicystyki prasowej — za publicystykę poświęconą lotnictwu wojskowemu na łamach „Wirazy" i innych pism.

*

Jury dorocznej Nagrody Plastycznej im. artystów plastyków Franciszka Bartoszka i Zygmunta Bobowskiego, utworzonej dla dyplomantów wyższych uczelni plastycznych, przyznało nagrody i wyróżnienia m. in.:

GRAŻYNIE SORN — nagroda za pracę (w dziedzinie architektury wnętrz) z zakresu aranżacji wystawienniczej pt. „Rozwój samolotu od Ikara do rakiety" — pracownia prof. Józefa Mroszczaka, ASP; w Warszawie;

GRZEGORZOWI DĄBROWIE — wyróżnienie w dziedzinie grafiki za cykl pt. „Na lądzie, morzu i w powietrzu" — pracownia prof. Stanisława Dawskiego, PWSSP we Wrocławiu.

Wszystkim nagrodzonym i wyróżnionym serdecznie gratulujemy.

(jk)

Powyżej: Rysunek Tadeusza Kulisiewicza, z cyklu „Stalowe ptaki".

CO SŁYCHAĆ W LOCIE

Przebywająca w Warszawie delegacja Komitetu Miejskiego KPZR z Moskwy z sekretarzem komitetu — M. Kuźniecowem wraz z przedstawicielami naszych władz partyjnych — sekretarzem komitetu warszawskiego Józefem Kępą i I sekretarzem KD Ochota — M. Bindas w dniu 17 października zwiedziła naszą stolicę i jej okolice z pokładu samolotu PLL „LOT". Na pokładzie samolotu gości powitał I sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR przy PLL „LOT" B. Wołowicz.

* * *

W dniach od 12 do 15 października br. przedstawiciele towarzystw lotniczych 6-poolu oraz „Aeroflotu" i JAT omawiali w Budapeszcie projekty rozkładu lotów tych towarzystw na lato 1966 r.

* * *

Miesiąc październik obfitował w liczne wizyty przedstawicieli dyrekcji zagranicznych linii lotniczych. W Warszawie przebywali przedstawiciele: „ALITALII", KLM, „SWISSAIR-u" oraz hiszpańskiego towarzystwa lotniczego „IBERIA".

* * *

Na przestrzeni trzech kwartałów bieżącego roku PLL „LOT" przewiozły w ruchu krajowym — 181 529 pasażerów, a na liniach zagranicznych — 120 802 pasażerów. W stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku nastąpił wzrost przewozów pasażerskich o 22 proc. Zwiększyły się również przewozy towarowe — w kraju samoloty LOTu przewiozły 1026 ton przesyłek, a w ruchu zagranicznym — 860 ton przesyłek towarowych.

Plan 5-letni w zakresie całkowitej pracy przewozowej został wykonany przez PLL „LOT" w dniu 2 sierpnia 1965 roku. Plan ten przewidywał przewiezienie 1 259 369 pasażerów i zrealizowano go w dniu 3 września br.

Do końca 1965 roku przewiduje się przewiezienie dodatkowo 103 760 pasażerów, tj. o 8,2 proc. więcej niż przewidywał plan. Oznacza to wykonanie planowanych zadań w zakresie przewozów krajowych w 107,1 proc., a w zakresie przewozów zagranicznych w 110,9 proc.

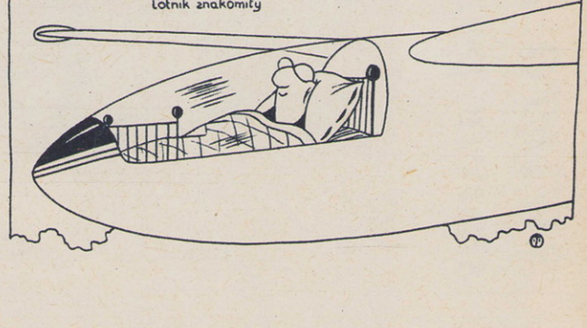
(KOB)

NIEZWYKŁY MECZ

NA boisku ZS Gwardia w Warszawie rozegrany został w dniu 16.X. br. interesujący mecz piłki nożnej, w którym spotkały się reprezentacje przedstawicieli zagranicznych towarzystw lotniczych z drużyną Wojsk Ochrony Pogranicza z Lotniska Okęcie.

Rozpoczęcie meczu uświetniły wystrzały kolorowych rakiet i petard. Mecz miał niezwykle przyjemny przebieg i zakończył się wynikiem remisowym 3:3 (do przerwy 1:1). Strzelcami bramek byli: dla reprezentacji zagranicznych towarzystw lotniczych — Zachar z CSA i Zaborowski z BEA (2), dla WOP-Okęcie — Zbigniew Niedzielski, Czesław Siniecki i Antoni Latka.

Najlepszym zawodnikiem meczu był tak jak i w roku poprzednim Waldemar Bakalarski z SAS. Po meczu zawodnicy spotkali się na kawie, gdzie senior przedstawicieli zagranicznych P. Londholm (SAS) złożył serdeczne podziękowanie organizatorom meczu oraz gospodarzom boiska ZS Gwardii za pomoc w organizacji



W SKRÓCIE

RADA NARODOWA m. Łodzi podjęła uchwałę wprowadzającą zakaz hodowli gołębi na terenie strefy ochronnej dla lotniska Lublinek. Zakaz ten nie dotyczy hodowli gołębi w zamkniętych wolierach oraz gołębi ras opasowych, prowadzonych przez hodowców zrzeszonych w Polskim Związku Hodowców Drobnego Inwentarza. Winni naruszania przepisów tego zarządzenia podlegać będą karze grzywny w wysokości do 1 500 zł. Zarządzenie zostało ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Rady Narodowej m. Łodzi.

●

OŚRODEK Sportu, Turystyki i Wypoczynku we Wrocławiu oddał do użytku, po gruntownym remoncie, wieżę spadochronową, która znajduje się na Stadionie Olimpijskim. Jest ona dostępna dla wszystkich amatorów codziennie od 9.00 do 17.00; dorośli płacą za skok — 3 zł, młodzież od 12 lat — 2 zł. Poza tym — szkoły, organizacje młodzieżowe i inne instytucje mogą korzystać z wieży dla przeprowadzania zajęć z wychowania fizycznego. Przykład Wrocławia godny jest naśladowania dla innych miast, gdzie „straszą" od lat bezczynne i zaniedbane wieże spadochronowe.

●

Z OKAZJI Dnia Wojska Polskiego awanse do stopnia pułkownika otrzymali m. in.: ppłk pil. Stanisław Skalski, ppłk pil. Wacław Król, ppłk pil. Witold Łokuciewski, ppłk pil. Marian Duryasz. Nowo awansowanym pułkownikom serdeczne gratulacje.

●

SZYBOWCOWY mistrz świata w klasie otwartej, Jan Wróblewski, został zaproszony przez Aeroklub USA (NAA) do wzięcia udziału w tzw. małej olimpiadzie lotniczej, organizowanej przez Amerykanów w dniach 12—15 listopada br. w Stanach Zjednoczonych. W imprezie tej, obok czołowych sportowców USA, mają wziąć udział mistrzowie świata w szybownictwie, spadochroniarstwie i sporcie samolotowym.

●

JAK podała „Gazeta Białostocka", wielce rozmiłowany w lotnictwie mieszkaniec Hajnówki, 25-letni Alfred Malesa, zbudował własnoręcznie śmigłowiec, wmontowując do niego silnik motocyklowy o pojemności 350 cm³. Do budowy maszyny użył konstruktor-amator drewna dębowego, desek sosnowych i rur stalowych. Reporter „Gazety Białostockiej", który odwiedził Malesę w Hajnówce i widział jego śmigłowiec podaje, że kilkakrotne próby wzlotu tego śmigłowca doprowadziły do oderwania maszyny z ziemi na wysokość pół metra, co rzecz jasna nie zadowala konstruktora. Ma on przez zimę zastanowić się nad poprawieniem swego aparatu i postarać się o nowy, większej mocy silnik. Radzimy, aby lotniczym hobbystą z Hajnówki zainteresował się bliżej Aeroklub Białostocki, no i może rzeczoznawcy z KCSP.

●

PILOCI lotnictwa Marynarki Wojennej wykonali na zlecenie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni zdjęcia z powietrza niektórych odcinków Zatoki Puckiej, obfitujące w złoża wodorostów morskich. Na pierwszych zdjęciach widać było wyraźnie na mniejszych głębokościach bogate łąki widlika i morszczynu, które posiadają cenne składniki niezbędne w wielu gałęziach przemysłu.

POLSKA Z LOTU PTAKA

SZCZECIN. Obok Gdańska i Gdyni największy port polski. Miasto i port położone 65 km od Bałtyku, nad dwoma korytami Odry i jeziorem Dąbie. Miasto powierzchnią na drugim miejscu w Polsce. W wyniku wojny — zniszczone było 40% obszaru miejskiego i ponad 90% urządzeń portowych i przemysłowych. Dużo zabytków, stocznie, huta żelaza, fabryki, wyższe uczelnie. Na zdjęciu — Wały Chrobrego. Foto: A. Ziemiński

„LOTEM" ZIMĄ DO 21 STOLIC

W nadchodzącym sezonie zimowym samoloty PLL „LOT" będą obsługiwały 20 stolic europejskich i Kair. Zimowy rozkład lotów wprowadza się na okres od 1 listopada br. do 31 marca przyszłego roku.

Na linii **Warszawa — Paryż** będą kursowały turbośmigłowe Ił-18. Odloty z Warszawy o godz. 10.15 w poniedziałki **przez Zurich,** w środy **przez Brukselę** i w soboty **przez Berlin;** przylot do Paryża o godz. 14.30. Rejsy powrotne z Paryża do Warszawy o godz. 16.20 w poniedziałki i soboty przez Berlin i w środy przez Brukselę; przylot do Warszawy o godz. 20.40. Od 18 lutego wprowadzone zostanie dodatkowe połączenie w piątki z Warszawy do Paryża przez Zurich; samolot startuje z Warszawy o godz. 10.15 i z Paryża o 16.20.

Z Warszawy do Moskwy samoloty Ił-18 będą odlatywały we wtorki i niedziele o godz. 16.30, lądując w Moskwie o 20.55. Rejsy powrotne z Moskwy w poniedziałki o 8.45 i we wtorki o 20.20. Od 15 stycznia linia do Moskwy będzie obsługiwana także w poniedziałki (odlot z Okęcia o godz. 12) i w soboty (odlot o 16.30). Loty powrotne z Moskwy w niedziele o 8.45 i we wtorki o 22.20. Tak więc Moskwa otrzyma dwa połączenia lotnicze z Warszawą w każdy wtorek, mianowicie rano i w godzinach nocnych.

Na linii **Warszawa — Bruksela** lotowskie Ił-18 będą kursowały dwa razy w tygodniu. Odloty z Warszawy w środy o godz. 10.15 i w soboty o godz. 9. Powrotne połączenia z Brukseli w środy o 18.10 i w soboty o 13.50.

Komunikacja powietrzna **z Warszawy do Londynu** będzie odbywała się **przez Berlin.** Odloty z Warszawy we wtorki o 15.25 i w niedziele o 11.10, a począwszy od 3 marca przyszłego roku również w czwartki o godz. 9. Odloty z Londynu w środy o 13.45, w niedziele o 15.55 i w czwartki (od 3 marca) o 13.45.

Samoloty obsługujące linię **Warszawa — Frankfurt n/Menem** będą odlatywały we wtorki i niedziele o 8.15 i dodatkowo w piątki od 18 lutego. Rejsy powrotne z Frankfurtu w tych samych dniach o 11.40.

Na linii **Warszawa — Amsterdam** wprowadzono samoloty produkcji brytyjskiej „Viscount-804". Odloty z Warszawy przez Berlin w poniedziałki i piątki o godz. 8, lądowanie w Amsteramie o 12.10. Odloty z Amsterdamu o godz. 9 we wtorki i o 13.30 w piątki.

Na linii **Warszawa — Rzym,** obsługiwanej przez Ił-18, odloty z Okęcia w środy o godz. 7 **przez Zagrzeb** i od 8 stycznia 1966 r. w soboty **przez Wiedeń.** Połączenia powrotne z Rzymu w tych samych dniach i na tych samych trasach o godz. 12.50.

Na linii **Warszawa — Wiedeń** Ił-18 będą odlatywały w poniedziałki, czwartki i od 8 stycznia 1966 r. soboty o godz. 7, przylatując do Wiednia o 8.25. Powrotne połączenia z Wiednia we wtorki i piątki o 14.15 i w soboty o 16.10.

Linia **Warszawa — Kair** będzie obsługiwana raz w tygodniu do końca roku 1965 i od 3.I.1966 dwa razy. Odlot z Warszawy w czwartki o godz. 7 i przylot do Kairu o 16.15. Odlot z Kairu w piątki o 8.30 i przylot do Warszawy o 15.40. Od 3 stycznia samoloty „LOTu" będą kursowały z Warszawy do Kairu również w poniedziałki i z Kairu do Warszawy we wtorki.

Z Warszawy do Zurichu będzie można podróżować w poniedziałki i piątki (odlot o 10.15) i w niedziele (odlot o godz. 7). Linia Zurich—Warszawa jest obsługiwana w piątki i niedziele.

Na linii **Warszawa — Ateny** samoloty Ił-18 kursują w poniedziałki i czwartki, odlatujące z Okęcia o godz. 7. Rejsy powrotne z Aten do Warszawy we wtorki i piątki, odlot o 11.40.

Warszawa posiada również dogodną komunikację powietrzną ze stolicami krajów skandynawskich. Na linii **Warszawa — Kopenhaga** „Viscounty-804" kursują w czwartki i niedziele. Na linii **Warszawa — Sztokholm** latają we wtorki Ił-18. W soboty jest obsługiwana przez „Viscounty-804" linia **Warszawa—Sztokholm—Helsinki,** zainaugurowana tego lata. Rejsy z Warszawy w godzinach rannych, połączenia powrotne z obu stolic skandynawskich również w soboty w godzinach południowych.

Między **Warszawą a Pragą** kursują we wtorki, środy, czwartki i niedziele lotowskie Ił-14. Odloty z Warszawy o godz. 15 i z Pragi o 18.25.

W zimowym rozkładzie przewidziano także liczne regularne połączenia powietrzne do stolic południowo-wschodniej Europy. **Z Warszawy do Budapesztu** samoloty PLL „LOT" będą odlatywały codziennie, **do Belgradu** w poniedziałki i soboty, zaś do **Bukaresztu i Sofii** w środy i niedziele. Na wszystkich liniach odloty z Warszawy w godzinach rannych, zaś rejsy powrotne ze stolic bałkańskich w tych samych dniach po południu.

(KOB)

ŚWIĘTO LATAWCA 1965

FINAŁ

HENRYK ŻWIRKO

Najlepszy latawiec skrzynkowy skonstruowali modelarze z Kwidzynia. Z prawej — z dyplomem Zdzisław Bobel, nagrodzony zawodnik.

W okresie września i października na terenie całego kraju organizowane są zawody latawcowe. Inicjatywa organizowania tych imprez sportowo-lotniczych dla najmłodszych wyszła prawie jednocześnie od działaczy wielu aeroklubów regionalnych i kilku redakcji, spośród których do najbardziej zasłużonych należą Aeroklub Gdański oraz redakcja „Wieczoru Wybrzeża", a szczególnie red. Zdzisław Łabędzki, Aeroklub Łódzki wraz „Expressem Ilustrowanym", Aeroklub Poznański i Aeroklub Krakowski z redakcją „Echa Krakowa".

Do dwóch dotychczasowych organizatorów na tak zwanym szczeblu centralnym — Aeroklubu PRL i ZSS „Społem" — dołączył w roku bieżącym trzeci — CRS „Samopomoc Chłopska". Tym samym organizatorzy imprez latawcowych wyszli poza miasta i osiedla i dotarli do wsi. To poszerzone pole działania

Bogactwo pomysłów konstrukcyjnych i plastycznych można było obserwować podczas startów latawców płaskich.

Najmłodsi zawodnicy wykazywali wiele zapału na starcie, zdobywając prawdopodobnie nowe doświadczenia — razem ze swoimi tatusiami.

przyniosło w efekcie wg niepełnych jeszcze danych ponad 40 000 uczestników eliminacji powiatowych oraz wojewódzkich.

*

Wiele województw bardzo starannie przeprowadziło eliminacje do zawodów centralnych. Największe imprezy przeprowadzono na terenie województw Poznańskiego, Gdańskiego, Śląskiego i Koszalińskiego. W eliminacjach na terenie Śląska startowało ponad 15 000 młodych konstruktorów latawców. Na terenie województwa Poznańskiego latawce budowano zbiorowo w 88 punktach na terenie miast i 59 na wsi. W eliminacjach wojewódzkich startowało 3 922 uczestników — w miejskich 1 452 uczestników. Impreza była niezwykle starannie przygotowana przez Aeroklub Poznański, Poznańską Spółdzielnię Spożywców, Związek Harcerstwa Polskiego, władze szkolne, Zarząd Portu Lotniczego w Poznaniu i DKKFiT Poznań — Wilda. To dotyczy eliminacji miasta Poznania. Eliminacje wojewódzkie przeprowadzone na terenie Centrum Szybowcowego w Lesznie.

Do zawodów w Gdańsku, „najstarszych" na terenie kraju, zgłosiło się ponad 800 uczestników. Była to w tym roku, tak zresztą jak i w latach poprzednich, niezwykle udana impreza.

Na Krakowskich Błoniach rozegrano eliminacje miejskie. Do udziału w zawodach dopuszczono stu zawodników. Zawody otrzymały staranną oprawę propagandową i cieszyły się wielkim uznaniem wśród około 5 000 zgromadzonych widzów. Eliminacje wojewódzkie rozegrane zostały koło Bochni.

W eliminacjach wojewódzkich w Koszalińskim startowało 1 800 uczestników.

Eliminacje województwa warszawskiego przeprowadzone zostały w Nowym Dworze koło Warszawy. Startowało w nich ogółem 1 100 uczestników.

W województwie rzeszowskim na starcie eliminacji stanęło ponad 1 000 uczestników. W Zielonej Górze ponad 3 000.

Wszystkie imprezy cieszyły się dużą popularnością dzięki bardzo dobrej informacji prowadzonej przez prasę, radio i telewizję.

*

Najlepsi zawodnicy eliminacji stanęli na starcie w dniu 3 października w Warszawie. Na starcie stanęło prawie 160 uczestników finałów. Reprezentacje województw liczyły po ośmiu zawodników, a reprezentacje miast wydzielonych po czterech. W każdej ósemce było czterech reprezentantów dzieci miejskich i czterech reprezentantów dzieci wiejskich. Ten podział miał, na celu wyrównanie szans dzieci wiejskich, które startując w Święcie Latawca po raz pierwszy miały oczywiście mniej szans na zwycięstwo od „starych wyjadaczy" zawodów latawcowych.

Zawody centralne składały się z trzech części: oceny technicznej, próby lotu i pokazów. Do ogólnej punktacji wliczane były jedynie dwie pierwsze. Za pokazy przyznawano nagrody indywidualne.

W czasie oceny technicznej zawodnicy otrzymywali po kilka pytań z historii lotnictwa i astronautyki. Pytania te były wcześniej rozesłane do organizatorów eliminacji, tak, że zawodnicy mieli możność przygotowania się. Trzeba stwierdzić, że wielu o tym zapomniało albo po prostu nie przyłożyło się do tego. A szkoda. Każdy punkt przecież się liczył.

Również loty były oceniane w sposób odmienny niż w latach poprzednich. Wysokość mierzona była przez zespół Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego Aeroklubu Krakowskiego, który już wielokrotnie doskonale dawał sobie radę na zawodach rakietowych. Również i w tym wypadku „pomiarowcy" zdali egzamin lepiej niż wysyłany na pomiary samolot. Sprawnie również pracowała komisja sędziowska.

Impreza latawcowa przekroczyła w roku bieżącym granice naszego państwa i w zawodach centralnych

ŚWIĘTO LATAWCA • ELIMINACJE • ŚWIĘTO LATAWCA • ELIMINACJE

startowała czteroosobowa grupa dzieci z Berlina. Co prawda goście uzyskali wyniki znacznie ustępujące naszej czołówce, ale impreza uzyskała przez to miano międzynarodowej.

W punktacji zespołowej najlepszym zespołem spośród miast wydzielonych okazał się Kraków przed Katowicami. Najlepszym zespołem wojewódzkim była reprezentacja Gdańska.

Pamiątkowe puchary ufundowane przez Aeroklub PRL za największą wysokość lotu, tak zwane *nagrody „Złotego Latawca", w klasie latawców płaskich zdobyła Irena Wąs z Katowic, a w klasie latawców skrzynkowych — Zdzisław Bobel z Kwidzynia.*

A oto wyniki III Centralnych Zawodów Latawcowych pod nazwą Święto Latawca:

Techniczne wykonanie latawców:

kl. latawców płaskich

1. Henryk Kuzak — Nowy Sącz
2. Zbigniew Kuta — Kraków
3. Janusz Cholewa — Nysa
4. Krzysztof Schnitzer — Lublin

kl. latawców skrzynkowych

1. Zdzisław Bobel — Kwidzyń
2. Jerzy Gedula — Wrocław
3. Romuald Tomica — Raciborz
4. Jerzy Jamrozy — Miechów

W ocenie za usprawnienia techniczne: latawce płaskie:

1. Jan Buczkowski — Zielona Góra
2. Andrzej Nieściór — Bielsko Biała

latawce skrzynkowe:

1. Zdzisław Bobel — Kwidzyń
2. Piotr Bronatek — Opoczno

klasyfikacja ogólna: latawce płaskie grupa dzieci miejskich

1. Zenon Szuta — Gdańsk
2. Zbigniew Kuta — Kraków
3. Zofia Głębińska — Olsztyn
4. Henryk Kuzak — Nowy Sącz

grupa dzieci wiejskich

1. Zenon Łożewski — Poznań
2. Józef Jetka — Kruszwica
3. Marek Duczkowski — Opole
4. Bogdan Augustyniak — Piotrków

klasyfikacja ogólna: latawce skrzynkowe grupa dzieci miejskich

1. Zdzisław Bobel — Kwidzyń
2. Stanisław Janik — Kraków
3. Leszek Palica — Lubartów
4. Andrzej Rudnicki — Gdańsk

grupa dzieci wiejskich

1. Jerzy Kwiatkowski — Dobre Miasto
2. Teodor Lebioda — Kraśnik
3. Stanisław Salomon — Bielsko Biała
4. Wiesław Nowak — Krapkowice

Wszyscy zwycięzcy do czwartego miejsca otrzymali cenne nagrody w postaci aparatów fotograficznych, skrzynek narzędziowych, zegraków i książek.

Grupa najlepszych w kategorii latawców płaskich.

Widok ogólny na VII jesienne zawody w Gdańsku na lotnisku aeroklubu we Wrzeszczu.

KRAKÓW

Przy pięknej słonecznej pogodzie na Krakowskich Błoniach odbyło się już trzecie z kolei „Święto Latawca", które zgromadziło na starcie 100 zawodników z różnokolorowymi latawcami i tysiące Krakowian — kibiców. Organizatorami „Święta Latawca" byli: Aeroklub Krakowski, Komenda Chorągwi Krakowskiej ZHP, PSS i Redakcja „Echo Krakowa".

O dopuszczeniu latawców do zawodów decydowała komisja sędziowska, która brała pod uwagę staranność wykonania latawców i pomysłowość. Wśród dopuszczonych do zawodów znalazło się 20 konstrukcji skrzynkowych oraz kilka latawców zbudowanych w kształcie ptaków. Zawody odbywały się w dwóch grupach: 7—14 lat i ponad 14 lat. Oddzielnie startowały latawce płaskie i skrzynkowe.

Zespół harcerzy gdańskich wychodzi na start.
Dalszy ciąg sprawozdań naszych korespondentów na str. 18.

Oto wyniki zawodów: **Grupa do 14 lat — latawce płaskie** — 1. Zbigniew Kuła, 2. Wiesław Masiński, 3. Jan Bożek; **latawce skrzynkowe** — 1. Antoni Tarnowski, 2. Janusz Tarnowski, 3. Mieczysław Trepczyński. **Grupa ponad 14 lat — latawce płaskie** — 1. Edward Surówka, 2. Stanisław Janik, 3. Stanisław Pinański; **latawce skrzynkowe** — 1. Edward Lelek, 2. Stanisław Pawula, 3. Wacław Pawlik.

Imprezę zakończyło wręczenie kilkudziesięciu nagród ufundowanych przez Aeroklub Krakowski, Komendę Chorągwi Krakowskiej ZHP i PSS.

Aleksander Łochmańczyk

Fragment pracy komisji sędziowskiej na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego.

DOLNY ŚLĄSK

Aeroklub Wrocławski wspólnie z PSS „Społem" we Wrocławiu i Wojewódzkim Związkiem Gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska" we Wrocławiu, zorganizował wojewódzkie eliminacje „Święta Latawca" w Świebodzicach.

Oficjalne otwarcie zawodów. Sygnał startu. W powietrze wzbijają się kolorowe latawce płaskie. Niektóre na wysokość 250—300 m. Gdy pierwsza konkurencja się kończy, nadlatuje śmigłowiec SM-1 z czerwonym krzyżem. Lądowanie śmigłowca i manifestacyjne spotkanie ludności z pilotem lotnictwa sanitarnego Janem Malinowskim. Po odlocie śmigłowca rozgrywa się druga konkurencja. Na niebie ukazują się latawce skrzynkowe, niektóre na 1,5 m wysokie i szerokie (PSS Wałbrzych). Znów różnorodność kolorów i konstrukcji, pomysłowe napisy, hasła i urządzenia. Oto latawce wypuszczają ulotki, konfetti, pozorują rakiety lub tzw. „pocztyliona". Ogółem w imprezie wzięło udział 72 zawodników. Zwycięzcy otrzymali nagrody, a każdy zawodnik upominek.

Leopold Walkiewicz

GDAŃSK

ROKROCZNIE Aeroklub Gdański wspólnie z redakcją „Wieczornego Wybrzeża", PSS, „Społem ZSS" oraz z Komendą Chorągwi ZHP w Gdańsku organizuje zawody latawców. Tego roku VII z kolei zawody odbyły się 26 września na lotnisku klubowym we Wrzeszczu. Impreza udała się znakomicie. Do zawodów zgłosiło się 800, a wzięło udział 550 dziewcząt i chłopców. Przede wszystkim komisja sędziowska oceniła latawce, młodzież otrzymała bony na słodycze ufundowane przez gdańską PSS, a następnie otwarto start. W tym roku konstrukcje były wyjątkowo udane, piękne i oryginalne.

Wśród widzów obecni byli: sekretarz PMRN w Gdańsku mgr Franciszek Wojtyło, komendant Chorągwi ZHP w Gdańsku mgr Mieczysław Preis, przewodniczący komisji d/s dzieci i młodzieży przy WKFJN mgr inż. Daun oraz przedstawiciele WKKFiT.

Punktualnie o godzinie 12 wystartował Jak-18 pilotowany przez instr. Stanisława Michalczuka z redaktorem „Wieczoru Wybrzeża" Z. Łabędzkim. Na wysokości 850m znajdował się latawiec skrzynkowy nr 585 Olgierda Lecha z Wejherowa. On też został absolutnym zwycięzcą. Dalsze miejsca w kategorii latawców skrzynkowych zajęli: 2. Andrzej Rudnicki (nr 692), 3. Zdzisław Bobel (nr 478), 4. Jan Hajducki (nr 264). W kategorii latawców płaskich kolejne miejsca zajęli: 1. Zenon Szuta (nr 210), wysokość 700 m), 2. Antoni Kołodziejski (nr 88), 3. Stefan Troda (nr 89), 4. Edward Siekierski (nr 549).

ZMS „Rudy Kot".

Zawodom latawców przyglądało się około 10 000 widzów.

Wręczenie nagród odbyło się 29 września w klubie ZMS „Rudy Kot". Zawodom latawców przyglądało się około 10 000 widzów.

Marek Kochanowski

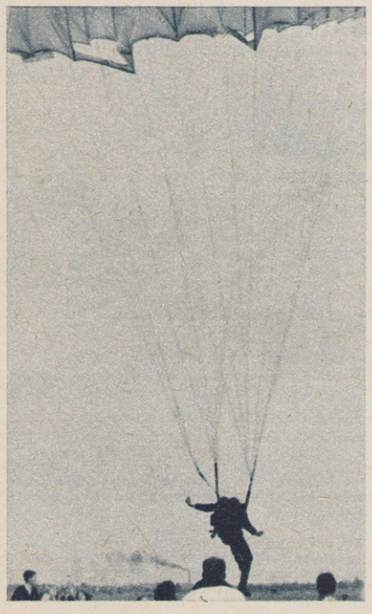
W Krakowie podziwiano wyjątkowe uzdolnienia plastyczne młodych konstruktorów latawców.

O MISTRZOSTWACH Z BOKU

KIEROWNICTWO klubu wrocławskiego podejmując się organizacji mistrzostw chciało je przeprowadzić jak najlepiej i najokazalej. Uczyniono bardzo dużo, pokonano wiele przeszkód. W rezultacie rozegrano zawody dość szybko, urządzono wycieczki: autokarem po mieście i statkiem po Odrze, zaproszono skoczków do teatru, umożliwiono wreszcie zawodnikom spotkanie z byłymi spadochroniarzami Wojska Polskiego, płk. Janem Miętkim i jego towarzyszami. Zawodnicy mieszkali luksusowo, jak na żadnych do tej pory mistrzostwach, przy czym wyżywienie mieli również dobre. Krótko mówiąc, gospodarz mistrzostw wykazał umiejętności w sprawach organizacyjnych, gospodarczych i propagandowych. Zresztą Aeroklub Wrocławski jest z tego znany.

Nieco słabsza była strona sportowa mistrzostw. Informacje o niedociągnięciach, które mniej interesują czytelników, a więcej działaczy, przekażę na posiedzeniu Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. Będzie to o tyle słuszne, iż na postawione zarzuty odpowiedzą osoby najbardziej zainteresowane. Zresztą jest wiele innych uwag, którym warto poświęcić miejsca. I tak na przykład wprowadzony na tegoroczną mistrzostwach nowy regulamin, przyjmujący zasadę rozgrywania półfinałów i finałów w dwóch konkurencjach, pozwolił na zebranie pierwszych spostrzeżeń.

Młodzi skoczkowie spadochronowi napawają nas otuchą, że kiedyś będziemy z nich naprawdę dumni. Foto: TM (3)



Tym razem skoczek lądował daleko od krzyża. Niestety, takich lądowań było wiele.

Czy słusznie wprowadzono nowy regulamin, przy opracowaniu, którego w głównych założeniach wzorowano się na regulaminie przyszłorocznych mistrzostw świata?

W tym miejscu należy stwierdzić, iż nowe koncepcje rozgrywania mistrzostw świata podyktowane zostały słusznym postanowieniem wyeliminowania najlepszych skoczków spośród ponad 200 najlepszych zawodników reprezentujących około 30 krajów. Jeśli zasadę tę można uznać za celową na zawodach w skali światowej, to trochę trudno zgodzić się z nią, gdy chodzi o zawody ogólnokrajowe, w tym przypadku mistrzostwa Polski.

Za przyjęciem nowego regulaminu w tym roku przemawiał fakt, iż należało sprawdzić jego przydatność praktyczną na własnym terenie, przed wyjazdem naszej reprezentacji w przyszłym roku na mistrzostwa świata. Ponadto chodziło o zainteresowanie zawodników nową formą rozgrywania mistrzostw. Jak było zresztą do przewidzenia, nowy regulamin wywołał dyskusje i niewątpliwie jeszcze je wywoła. Niemniej jedno jest pewne — głosy (a z takimi miałem okazję się zapoznać), były podzielone: jedni uważali, że tylko stary regulamin jest jak najbardziej sprawiedliwy, drudzy natomiast stali się już zwolennikami nowego regulaminu, przy czym ci ostatni rekrutowali się spośród finalistów mistrzostw. (Nie zorientowanym w zasadach nowego regulaminu, który po raz pierwszy obowiązywał w tym roku, trzeba wyjaśnić, iż konkurencje mistrzostw według nowego regulaminu rozgrywane są w półfinałach i finałach. Do konkurencji półfinałowej przystępują wszyscy — na przykład 50 skoczków, z tym, że do konkurencji finałowej — po rozegraniu półfinałów — może zakwalifikować się tylko 15 zawodników).

Ujemne cechy nowego regulaminu można zestawić w trzech punktach:

po pierwsze: Jeśli eliminacje poprzez Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski" nazwiemy półfinałami, to te z kolei przeprowadzane na mistrzostwach można by uznać za celowe. W tym miejscu trzeba z satysfakcją stwierdzić, iż — pominąwszy bardzo słabe wyniki dwóch skoczków spośród wszystkich, którzy zakwalifikowali się do mistrzostw Polski poprzez Zawody Całoroczne we Wrocławiu — okazało się, iż eliminacje poprzez nasze zawody zostały przeprowadzone w sposób prawidłowy, trafnie odzwierciedlając poziom startujących sportowców na mistrzostwach. Różnice w wynikach dwóch skoczków (Zawody Całoroczne i mistrzostwa) niekoniecznie musiały być spowodowane brakiem odpowiedniego przygotowania do mistrzostw. Przyczyną bardzo słabych wyników mogła być na przykład niedyspozycja skoczka.

po drugie: Zawodnik, który cały rok trenuje, aby zakwalifikować się do mistrzostw Polski, chciałby mieć pełną satysfakcję udziału w nich do końca, a nie przerwać je na skokach półfinałowych, chciałby znać swoje miejsce, jakie zajmuje w kraju w sporcie spadochronowym na dany rok kalendarzowy; na przykład 21 czy też 33 miejsce. Nowy regulamin wyklucza taką możliwość.

po trzecie: Nowy regulamin zawęża skoki spadochronowe do dwóch konkurencji (wysokość 1 000 m, opóźnienie 0—10 sek, celność lądowania oraz akrobacja spadochronowa). Uważam, iż można by z powodzeniem powrócić do przeprowadzania w naszym kraju mistrzostw, w programie których byłyby trzy lub cztery konkurencje. Czy na przykład nie warto wprowadzić konkurencji w skokach nocnych?

Osobiście jestem zwolennikiem regulaminu tradycyjnego, z biegiem czasu minimalnie unowocześnianego, który by między innymi umożliwiał porównanie aktualnych wyników mistrzostw z wynikami zawodów w latach ubiegłych. Oczywiście problem starego czy nowego regulaminu pozostaje nadal otwarty.

Z kolei wymagają rozważenia dalsze sprawy — sądzę, że też regulaminowe. Jedną z nich jest przyznawanie tytułu mistrzowskiego startującym kobietom. Wydaje się, że tytuł taki można przyznawać w przypadku, jeśli w mistrzostwach bierze udział co najmniej pięć kobiet — zawodniczek.

Sporo kłopotu sprawiła komisji sportowej i sędziowskiej przynależność klubowa zawodników. Nieporozumienia zaczęły się wówczas, gdy w ramach drużyny reprezentującej aeroklub S uczestniczył skoczek aktualnie będący członkiem aeroklubu C. W innym przypadku skoczek, który zakwalifikował się do mistrzostw jako członek aeroklubu P, startował jako reprezentant klubu z miejscowości K. Oba przypadki, szczególnie pierwszy, źle świadczą o etyce sportowej skoczka. I znowu wydaje się celowe uzupełnienie regulaminu klauzulą w rodzaju: skoczek może reprezentować barwy aeroklubu regionalnego, jeśli jest jego członkiem przez co najmniej sześć miesięcy. Do innych nie mniej ważnych zagadnień należą: jednolity ekwipunek, a szczególnie jednakowe kombinezony i hełmy, dobór pilotów wywożących, sprawna obsłu-

DOKOŃCZENIE NA STR. 19

W drodze do samolotu.

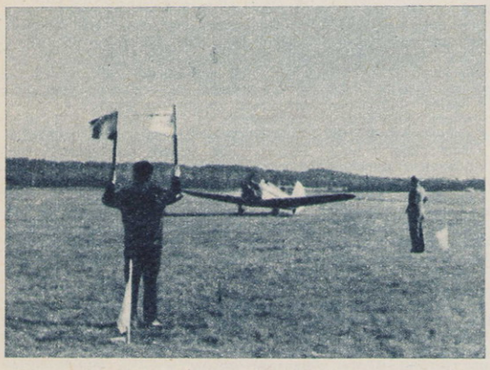
X SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI ● WROCŁAW ● 5—12. 09. 1965

Miejsce	zawodnik	aeroklub	ogółem punktów	FINAŁY celność lądowania m	m	z 1000 m pkt	miejsce	akrobacja spadochronowa sek	sek	pkt	miejsce
MĘŻCZYZNI											
1.	Edward Ligocki	Wrocław	1 780,0	2,79	1,61	780,0	(1)	10,8	10,0	1 000	(1)
2.	Jan Kuliś	Częstochowa	1 348,0	2,14	—	393,0	(5)	11,2	10,5	955	(2)
3.	Wojciech Soleżyński	Wrocław	1 278,0	4,49	5,35	508,0	(3)	12,2	13,2	770	(5)
4.	Stefan Czerwonka	Krosno	991,0	9,40	6,88	186,0	(9—10)	11,8	12,9	805	(4)
5.	Marian Sylwańczyk	Gdańsk	952,0	—	2,46	377,0	(6)	14,7	14,6	575	(10)
6.	Zbigniew Dzius	Krosno	870,0	—	—			10,9	12,5	870	(3)
7.	Edward Kulesza	Katowice	858,5	4,13	—	293,5	(7)	14,2	15,3	565	(13)
8.	Ryszard Kuś	Wrocław	777,5	8,76	9,39	92,5	—	14,0	13,1	685	(7)
9.	Stanisław Orzech	Rzeszów	774,0	9,59	4,82	279,0	(8)	15,5	15,4	495	(14)
10.	Sylwester Jakubowski	Inowrocław	705,0	—	—			13,4	13,3	705	(6)
11.	Tadeusz Antoniak	Krosno	630,0	X	X			13,8	14,4	630	(8)
12.	Zenon Brongiel	Kraków	611,0	—	6,28	186,0	(9—10)	16,9	15,4	425	(15)
13.	Andrzej Kiryluk	Gdańsk	600,0	X	X			15,4	13,4	600	(9)
14.	Henryk Sulik	Jelenia Góra	585,0	5,69	2,61	585,0	(2)	X	X		
15—16.	Henryk Serda	Kraków	570,0	X	X			14,6	14,8	570	(11—12)
15—16.	Adam Bujnowski	Kielce	570,0	X	X			13,4	15,0	570	(11—12)
17.	Mariusz Muszkiet	Łódź	471,5	5,38	5,19	471,5	(4)	X	X		
18.	Marian Zapart	Kielce	172,5	6,55	—	172,5	—	X	X		
KOBIETY											
1.	Maria Puchar	Warszawa	1 415,5	6,83	2,86	515,5	(1)	13,8	13,2	900	(1)
3.	Antonina Chmielarczyk	Gdańsk	1 001,0	3,93	6,05	501,0	(2)	12,2	—	500	(3)
3.	Krystyna Kot	Kraków	890,0	—	—			13,7	14,6	890	(2)

X: nie startował w finałach
—: lądowanie za kołem

„JAKI" W LISICH KĄTACH

X Samolotowe Mistrzostwa Polski zostały rozegrane w Lisich Kątach w dniach 2—10 października br. Na starcie stawiły się 23 załogi z 20 aeroklubów regionalnych. Kraków, Warszawa i Gdańsk reprezentowało po dwie ekipy. Wszyscy piloci startowali na samolotach „Jak-18". Zawody rozpoczęły się tradycyjnym zlotem na punktualność (konkurencja „A"), tym razem wzbogaconym o kilka dodatkowych prób. Było między innymi w programie rozpoznawanie znaków na prostej i na łuku oraz w obszarze kontrolowanym w kształcie koła.



Moment przed startem na trasę przelotu.

O komentarz poszczególnych konkurencji X SMP poprosiliśmy trzykrotnego mistrza samolotowego Polski, wielokrotnego zwycięzcę różnych zawodów, mistrza sportu — Zdzisława Dudzika. A oto co mówi on o pierwszej konkurencji:

Konkurencja zlotowa, w skład której wchodziły nowe elementy nawigacyjne — ciekawa w założeniach. Źle jednak została ujęta kontrola regularności przelotu i w konsekwencji dyskusyjna jest punktacja poszczególnych prób. Wydaje mi się, że wątpliwą wartość ma wyznaczanie obszaru kontrolowanego w zadaniu zlotu bez zastrzeżenia, iż nie wolno tego obszaru przepenetrować w drodze do KPT, a więc przed faktycznym rozpoczęciem konkurencji. Wiele doświadczonych załóg wykorzystało to niedomówienie regulaminu i już przed dolotem do KPT posiadało na mapie oznaczone niektóre znaki położone w obszarze.

Wyniki konkurencji „A": 1. Mieczysław Dąbkowski — Eugeniusz Doroszewicz (Gdańsk) — 996,83 pkt, 2. Stanisław Wielgus — Janusz Pasierski (Warszawa) — 995,09 pkt, 3. Edward Kieszkowski — Edward Popiołek (Kraków) — 994,61 pkt, 4. Jan Walczak — Andrzej Wypijewski (Inowrocław) — 993,98 pkt, 5. Władysław Gawlik — Stanisław Bryzgalski (Katowice) — 993,66 pkt.

Po dwóch dniach oczekiwania na warunki nadające się do rozegrania konkurencji akrobacyjnej, dopiero w dniu 5 października br. piloci ponownie znaleźli się na starcie. Zadanie dnia obejmowało wiązankę nakazaną o dość nieskomplikowanym układzie figur na samolocie „Jak-18" oraz próbę lądowania w prostokątach.

Zdzisław Dudzik komentuje:

Uważam, że wiązanka akrobacyjna w Samolotowych Mistrzostwach Polski, skoro ograniczamy się tylko do jednej wiązanki — powinna posiadać większą ilość figur w bardziej skomplikowanym układzie i o wyższym stopniu trudności. Rzecz w tym, iż mistrzostwa powinny być możliwie wszechstronnym sprawdzianem pilota. Tak więc, obok nawigacji dziennej i nocnej, szerzej należałoby potraktować próby pilotażowe. Myślę o wiązance dowolnej, która w czasie rozgrywania nie zajmuje przecież wiele czasu i może być rozegrana w jednym dniu z nakazaną. Nie widzę tu kolizji z mistrzostwami w akrobacji. Czysto natomiast nawigacyjny charakter mają zawody krakowskie.

Wyniki konkurencji „B": 1. Bohdan Sinica (Białystok) — 346,67 pkt, 2. Stanisław Ziębiec (Nowy Sącz) — 331,33 pkt, 3. Stanisław Marliński (Częstochowa) — 330,33 pkt, 4. Władysław Gawlik (Katowice) — 320,67 pkt, 5. Ryszard Kasperek (Świdnik) — 304,33 pkt (był on najlepszy w akrobacji — wiązankę wykonał nienagannie).

I znów dzień przerwy, w którym mgła uziemiła uczestników mistrzostw. Kolejna konkurencja „F" odbyła się we czwartek, dnia 7 października br. Zadanie lotu przewidywało przelot według nakazanych kątów drogi oraz po łuku, gdzie punktami zwrotnymi były znaki wyłożone na ziemi oraz przeszukiwanie obszaru kontrolowanego, w którym należało zidentyfikować z otrzymanymi zdjęciami 8 obiektów. Trasa lotu prowadziła po obszarach położonych na wschód od Lisich Kątów.

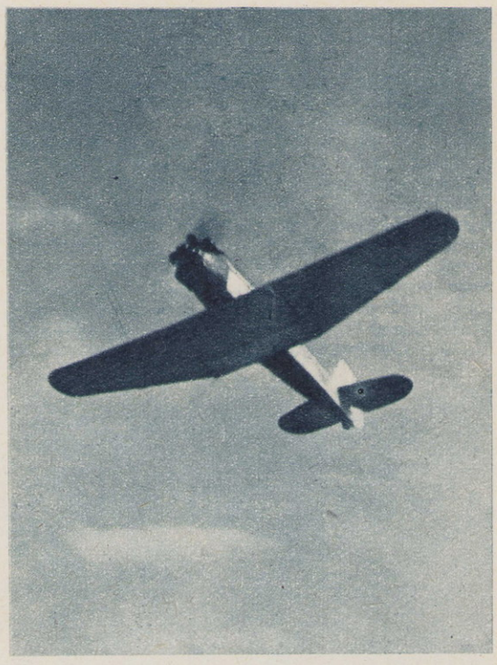
Trzecia konkurencja w ocenie Zdzisława Dudzika:

Była to najciekawsza, najbardziej atrakcyjna konkurencja mistrzostw. I — dodajmy — jedyna nawigacyjna. Przy wszystkich jednak walorach tej próby dla pilota, nie można się jednak zgodzić, by odbywała się ona bez pełnej kontroli regularności przelotu za pomocą nieujawnionych punktów pomiaru czasu. System ten zmusza załogi do zachowania pełnej regularności, a co za tym idzie i właściwej eksploatacji silnika. Brak tego typu kontroli na mistrzostwach jest tym bardziej dziwny, że zdał on pomyślnie egzamin na szeregu innych imprez, jak samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów, czy Warszawskich Zawodach Samolotowych. Czy można bowiem wymagać od walczącego o punkty zawodnika, by okresu 35 minut, wyznaczonego mu na przeszukiwanie obszaru kontrolowanego, nie wykorzystał na próbę sił swego samolotu i silnika? Oto dylemat, przed którym stali wszyscy uczestnicy X SMP. Sądząc z braku awarii — rozwiązali go prawidłowo. Ale na przyszłość, myślę, organizatorzy powinni lepiej te sprawy zabezpieczyć samym regulaminem. Tym bardziej, podkreślam, iż są w tej mierze pozytywne doświadczenia z innych zawodów. Rozegrana konkurencja „F" zobrazowała umiejętności nawigacyjne poszczególnych załóg X SMP. Szkoda jednak, że nie doszła do skutku druga, przewidziana w programie, próba nawigacyjna. Obraz ten byłby bowiem wówczas bardziej obiektywny. Organizatorzy jednak w związku z permanentnymi zamgleniami byli w trudnej sytuacji.

Wyniki konkurencji „F": 1. Władysław Gawlik — Stanisław Bryzgalski (Katowice) — 1 110 pkt, 2. Zdzisław Dudzik — Zygmunt Gumiński (Warszawa) — 1 100 pkt, 3. Tadeusz Kaczmarek — Henryk Sienkiewicz (Jelenia Góra) — 900 pkt, 4. Ryszard Pilch — Tadeusz Banaś (Kraków) — 800 pkt, 5. Mieczysław Dąbkowski — Eugeniusz Doroszewicz (Gdańsk) — 710 pkt.

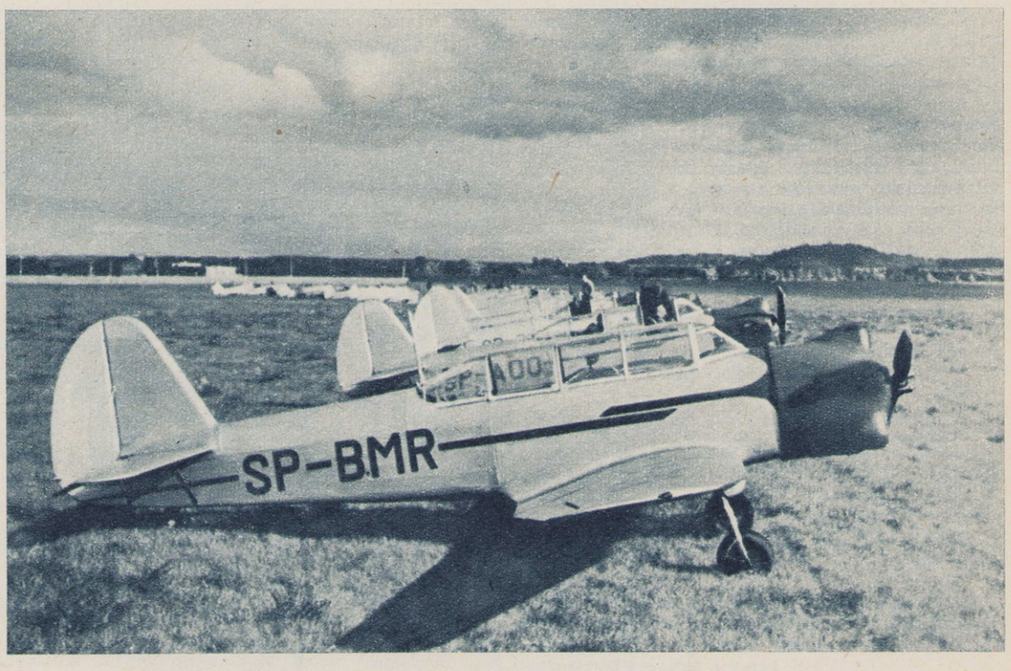
Nazajutrz, w piątek dnia 8 października, rozegrano dwie konkurencje — „C" obejmującą lot po trasie w zakrytej kabinie oraz „D", na którą składał się lot nawigacyjny w nocy po

CIĄG DALSZY NA STR. 8



„Jak" na trasie jednej z konkurencji.

Na podium zwycięzców. W środku — zdobywcy pierwszego miejsca W. Gawlik i St. Bryzgalski, z lewej — St. Marliński i A. Tajchman (II miejsce) i z prawej — M. Dąbkowski i E. Doroszewicz (III miejsce).



23 samoloty „Jak-18" na starcie X Samolotowych Mistrzostw Polski w Lisich Kątach.

trasie łamanej. Konkurencja „C" najwięcej emocji dostarczyła... nawigatorom. Piloci mieli za zadanie wyjście „na ślepo" na pierwszy punkt zwrotny (komisarz mierzył na stoperze czas od odkrycia kabiny do rzeczywistego dolotu do punktu), a następnie na literę T na lotnisku w Lisich Kątach, po przeleceniu trzech odcinków trasy bez widoku ziemi.

Krótkie resume Zdzisława Dudzika:

Słuszna jest inicjatywa rozwijania w naszych aeroklubach umiejętności latania według wskazań przyrządów. Taki jest, sądzę, cel konkurencji tego typu. Niestety, nie zdaje ona w pełni egzaminu na mistrzostwach. Istnieją bowiem dwa problemy. Jeden to kwestia jednolitości ocen, które przy moim pełnym zaufaniu dla komisarzy zawsze są w jakiejś mierze —

Odprawa przed konkurencją. Foto: St. Jaśko (5)

z konieczności — indywidualne. Drugi, bardziej poważny, to prowizoryczne zabezpieczenie kabin przed możliwością „rzutu oka" na ziemię, co może w praktyce nie ma większego znaczenia, ale jest przedmiotem niepotrzebnych chyba dyskusji. Dobrze by było tego uniknąć. Czy drogą eliminowania tej próby z mistrzostw, czy odbywania na kilku specjalnie przygotowanych egzemplarzach — trudno powiedzieć. Poza tym brak jednoznacznego komunikatu meteorologicznego i konieczność doboru założeń do obliczeń „na oko" wprowadza do tego typu konkurencji duży procent przypadkowości i szczęścia.

Wyniki konkurencji „C": 1. Tadeusz Kaczmarek (Jelenia Góra) — 581 pkt, 2. Zdzisław Dudzik (Warszawa) — 578 pkt, 3. Edward Kieszkowski (Kraków) — 557 pkt, 4. Władysław Gawlik (Katowice) 550 pkt, 5. Mieczysław Dąbkowski (Gdańsk) — 544 pkt.

Piękna była noc z piątku na sobotę (8—9.X.), kiedy, po dłuższym oczekiwaniu związanym z rozłożeniem „super" startu, wylecieli piloci na trasę prowadzącą z Grudziądza do Torunia, a następnie przez Inowrocław, Kruszyn k/Włocławka, Golub — Dobrzyń z powrotem do Grudziądza. Widzialność typu milion na milion ułatwiała zadanie, podobnie też nie utrudniało życia zawodników umieszczenie punktów zwrotnych przy dużych skupiskach zabudowań, a tym samym i świateł. Punktualnie więc zlatywali się piloci na metę, podziwiając urok nocnego latania. Z mistrzostwami Polski miało to jednak chyba niezbyt wiele wspólnego. Ale oddajmy głos Zdzisławowi Dudzikowi:

O stopniu trudności wykonanej próby w nocy świadczy punktacja poszczególnych załóg. Aż osiem uzyskało maksymalną liczbę punktów możliwych do zdobycia. Było to możliwe dzięki temu, iż większość zawodników dolatywała wcześniej do punktów zwrotnych, gdzie po wytraceniu nadwyżki czasu z dokładnością sekund meldowała się u sędziów. Oczywiście nie można „winić" organizatorów, iż tej nocy przy pełni księżyca można było latać nieomal jak w dzień. Lepsze to niż mgiełki. Ale dobór mniej charakterystycznych punków zwrotnych uatrakcyjniłby z punktu widzenia zawodnika ten tak uroczy w ogóle przelot. Mamy w tym względzie dobre przykłady z lotów południowo-zachodniej Polski.

Wyniki konkurencji „D": 1—8. Władysław Gawlik — Stanisław Bryzgalski (Katowice), Stanisław Marliński — Andrzej Tajchman (Częstochowa), Stanisław Wielgus — Janusz Pasierski (Warszawa), Zdzisław Dudzik — Zygmunt Gumiński (Warszawa), L. Szutkowski — Władysław Kośllicki (Bydgoszcz), Karol Poselt — Edward Kowal (Łódź), Edward Kieszkowski — Edward Popiołek (Kraków) i Ryszard Kasperek — Henryk Jaworski (Świdnik), wszyscy po 1 000 pkt (maksimum).

Do naszej oceny mistrzostw samolotowych i wynikających z nich uwag ogólnych o sporcie samolotowym wrócimy wkrótce.

JERZY POMIANOWSKI

GOŚĆ Z KANADY

REDAKCJĘ „Skrzydlatej Polski" odwiedzili zamieszkali w Kanadzie lotnicy polscy — Maria i Jan Falkowscy. Przylecieli do Warszawy wprost z Londynu, gdzie na zaproszenie mera stolicy Anglii brali udział w uroczystościach związanych z 25-leciem bitwy powietrznej o Wielką Brytanię. Jan Falkowski, który ukończył wojnę jako podpułkownik dyplomowany pilot, wygląda nadspodziewanie młodo i zdrowo. A przecież, jakby nie było, upłynęło już ćwierć wieku od okresu kiedy w szeregach 32 brytyjskiego dywizjonu myśliwskiego, a następnie na czele polskich jednostek myśliwskich (315 dyw. Dębliński, 303 dyw. im. Tadeusza Kościuszki, 3 skrzydło Myśliwskie) odnosił swe zwycięstwa w powietrzu.

Maria i Jan Falkowscy

— Widocznie latanie konserwuje — śmieje się nasz gość. — Proszę bowiem nie zapominać, że latam prawie bez przerwy od przeszło 33 lat. Kiedy skończyły się działania wojenne, zorganizowałem w Kanadzie szkołę lotniczą, gdzie pełnię rozliczne funkcje, między innymi instruktora pilotażu.

— Bardzo nas interesuje jak funkcjonuje taki kanadyjski aeroklub i jaki właściwie jest kierunek szkolenia.

— Trudno na to odpowiedzieć w kilku słowach. Najkrócej można by tak to określić: lata się głównie „for fun" (dla przyjemności, zabawy), chociaż mam uczniów, którzy są już pilotami komunikacyjnymi, a stronę ekonomiczno-organizacyjną dobrze określają dwa tak często używane na zachodzie angielskie słowa: „money" (pieniądze) i „business" (interes). Po prostu nie jesteśmy subwencjonowani i musimy ściśle kalkulować. Nasi uczniowie oczywiście płacą wszystko: materiały pędne, amortyzację samolotów, używanie hangarów oraz pola wzlotów, instruktorów, ubezpieczenie itd.

— Ilu macie mechaników, instruktorów, personelu administracyjnego?

— Często nie chcą nam wierzyć, gdy mówimy, że całą szkołę prowadzą właściwie tylko dwie osoby: Maria Tańska-Falkowska (pilotka sportowa, instruktor nawigacji, mechanik i jednocześnie biuralistka) oraz Jan Falkowski, ale taka jest rzeczywistość. W warunkach kanadyjskich jest to nie tylko możliwe ale i konieczne. Inaczej dawno byśmy zbankrutowali. Pytacie się, jak to funkcjonuje w praktyce? Otóż uczniowie wyciągają sami samoloty, ja z żoną napełniamy zbiorniki materiałami pędnymi i jazdą w powietrze. Gdy coś w silniku nie „gra", wzywamy telefonicznie dyplomowanego mechanika lotniczego — płatnego od godziny pracy lub ryczałtem od usuwanej usterki. To samo mniej więcej z instruktorami pilotażu. Kiedy zapowiada się np. na niedzielę większa ilość zawodników, zamawiamy na określoną porę dnia instruktorów, płatnych jedynie za czas przebyty w powietrzu. Nie jest to bynajmniej jakaś zawrotne suma — 3 dolary za godzinę lotu z uczniem czy też pasażerem. Kiedy instruktor siedzi przed hangarem i opala się, nie dostaje ani centa. Cóż więcej mogę powiedzieć o moim obecnym lataniu? Uczestniczę do dziś w różnego rodzaju zawodach oraz popisach, jak się natrafi okazja „piszę" na niebie ogłoszenia dla rozmaitych firm i pism, podczas urlopu zawsze staram się zrobić jakiś dłuższy przelot wraz z całą rodziną, tj. żoną i synami.

— Właśnie w czasie takiego przelotu mieliśmy trzy lata temu bardzo emocjonującą przygodę — wtrąca p. Maria Tańska-Falkowska, nazywana przez rodzinę i licznych znajomych krótko: Isią. — Lecieliśmy wtedy we czwórkę: Janek pilotował, ja nawigowałam, a pasażerami byli mój młodszy syn i jego przyjaciel. W sercu potężnego łańcucha Gór Skalistych musieliśmy przymusowo lądować. Janek posadził maszynę po mistrzowsku na maleńkim skrawku równego terenu, którym było dno dawnego górskiego jeziora. Ale co robić dalej? Naokoło szczyty 3—4 tysiące metrów, do najbliższej osady ludzkiej grubo ponad 100 kilometrów i to przez góry. Noce były już mroźne, nie mieliśmy — poza cukierkami — żadnych zapasów żywności. Radia nie posiadaliśmy. Jak ciężka była nasza sytuacja może świadczyć fakt, że cała prasa kanadyjska uważała nas już za straconych.

— Wszystko skończyło się jednak pomyślnie — kończy pan Falkowski. — Odnalazł nas, zresztą zupełnie przypadkowo, pilot komunikacyjny, a reszta przygody była już bardzo przyjemna. Uratował nas z górskiej pułapki śmigłowiec.

— A teraz prosimy o wrażenia z Polski.

— Odpowiem krótko, szczerze — są niezapomniane. Nie byłem w Polsce 26 lat, Isia ostatni raz odwiedziła Warszawę dwa lata temu. Złożyłem wizytę Głównemu Inspektorowi Lotnictwa, gen. dyw. pil. Janowi Raczkowskiemu, z którym przeprowadziłem bardzo ciekawą, serdeczną rozmowę. Nie będzie to chyba zdrada tajemnicy gdy powiem, że sprawa budowy Pomnika Lotnika jest na dobrej drodze. Sama przepiękna, przedwojenna figura dłuta Wittiga pozostanie zapewne niezmieniona, inne będzie tylko usytuowanie pomnika w terenie, odmienny cokół i szczegóły. Ma to być pomnik wszystkich polskich lotników, którzy bądź polegli w walce lub zginęli w służbie lotnictwa komunikacyjnego, sportowego, sanitarnego. Gorąco będę propagował za granicą ideę budowy pomnika, który powinien powstać już za dwa lata.

Pan Falkowski pokazuje piękny kordzik lotniczy, który otrzymał na pamiątkę w darze od generała Raczkowskiego i mówi dalej:

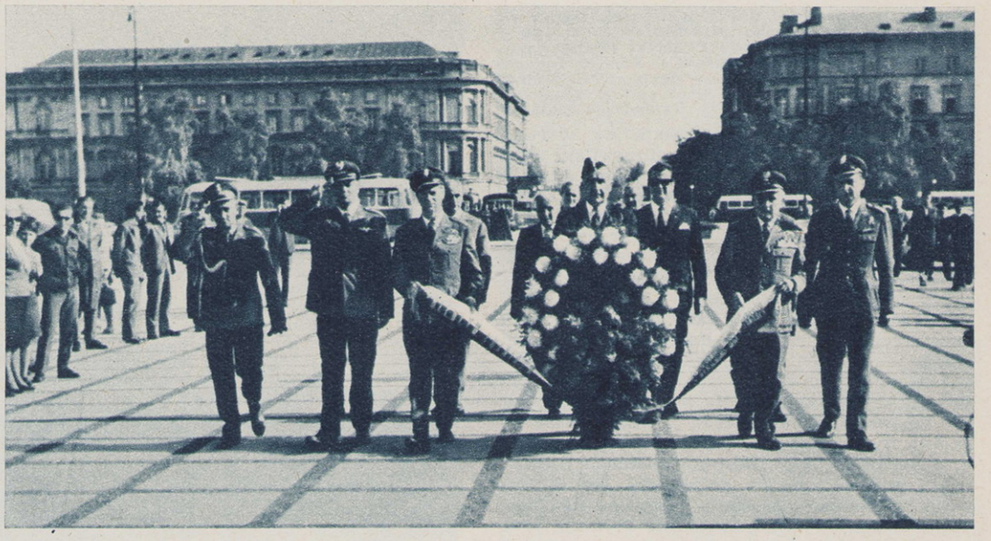
— Złożyłem wieniec na Grobie Nieznanego Żołnierza w Warszawie w imieniu kolegów z Dywizjonu 303 zamieszkałych obecnie w Kanadzie. Ze wzruszeniem odczytałem napis na jednej z marmurowych tablic Grobu: „BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ VIII—IX 1940 r." W czasie tej bitwy we wrześniu 1940 r. zestrzeliłem nad Londynem pierwszy samolot wroga.

Wielkim przeżyciem była moja wizyta w Dęblinie, gdzie byłem instruktorem aż do wybuchu wojny. Nad tym lotniskiem, podczas porannego lotu z uczniem 1. IX. 1939 r. zostałem niespodziewanie zaatakowany przez bombowiec niemiecki. Myślałem, że śnię — nie wiedzieliśmy bowiem wówczas, że bez wypowiedzenia wojny wojska niemieckie atakowały już od dwóch godzin nasz kraj na całej długiej granicy.

Napisałem książkę lotniczą, którą określono jako powieść. W rzeczywistości są to zbeletryzowane dzieje lotnictwa polskiego w okresie drugiej wojny światowej. Chodziło mi o pokazanie społeczeństwu na Zachodzie wielkiego wysiłku, stosunkowo nielicznych, Polskich Sił Powietrznych, toteż książka jest w języku angielskim. Nie jest wykluczone, że książka — po przetłumaczeniu — będzie wydana w Polsce.

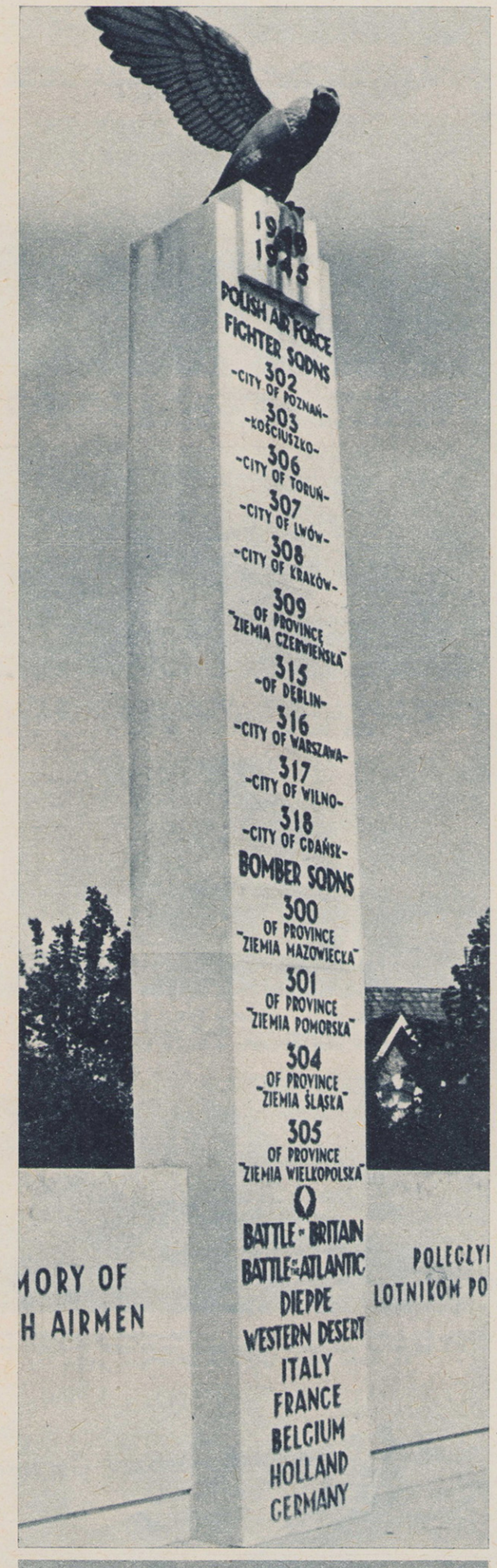
Widziałem się z wielu kolegami, których mam zamiar spotkać w jeszcze szerszym gronie, już w komplecie podczas odsłonięcia Pomnika Lotnika. Los bowiem rozrzucił dawnych lotników po całym świecie. Sercem jednak jesteśmy i pozostaniemy na zawsze w Polsce.

JANUSZ KĘDZIERSKI



Jan Falkowski składa wieniec na Grobie Nieznane go Żołnierza, w towarzystwie płk. pil. Stanisława Skalskiego (drugi od prawej), płk. pil. Witolda Ło kuciewskiego (trzeci z lewej) i płk. pil. Stefana Witorzeńcia (drugi z lewej)

PAMIĘTAMY O WAS



Pomnik ku czci poległych lotników polskich na cmentarzu Northolt w Anglii. Foto: B. Kowalski

„Na pełnym chwały szlaku bojowym rozsiane są groby poległych lotników polskich, którym okoliczna ludność oddaje należną bohaterom cześć".

(Z przemówienia Głównego Inspektora Lotnictwa gen. dyw. pil. Jana Raczkowskiego, wygłoszonego w Dysie 19. IX. 1965 r.).

Jest coś w narodzie polskim, co w szczególny sposób wyróżnia go pod pewnymi względami od innych narodów. Tym czymś jest czuła, troskliwa pamięć o poległych jego obrońcach. Z kultu, ze czci oddawanej bohaterom — Polacy przez długie wieki czerpali siłę do walki z najeźdźcami. W atmosferze niezniszczalności wspomnień o czynach żołnierzy broniących Ojczyzny ludzie w naszym kraju chowają swe dzieci, wpajając w nie miłość i szacunek dla cieni tych, którzy oddali dla Polski swój największy skarb — życie. Nic i nikt nie jest w stanie zniszczyć w Polakach tej cechy.

Dawno już minęła wojna. Długie lata upłynęły od czasów, kiedy za manifestację pamięci o poległych i zmarłych groziła śmierć. Dziś czynimy to otwarcie, z tą samą miłością, oddaniem, głębią uczuć. Oddajemy hołd naszym zmarłym, my wszyscy jak jeden mąż — cywile i wojskowi, mężczyźni i kobiety, organizacje, partia, rząd, cała trzydziestomilionowa, zwarta jak monolit masa ludzi.

Wśród tych, którzy od nas odeszli, wspominamy lotników. Jakże wielu ich poległo w walkach o wolność, jakże wielu utraciło życie już potem, w czasie pokoju, pracując dla idei którą ukochali nade wszystko — dla lotnictwa.

W zadumie chylimy się nad mogiłami lotników na wszystkich cmentarzach w Polsce i poza jej granicami. Zapalamy znicze i kładziemy na grobach kwiaty, przywołując w myślach postaci Ich wszystkich. Obojętne ze wschodu czy z zachodu, tych co nosili mundury i tych nieumundurowanych, tych z warszawskich Powązek czy podlondyńskiego Northoltu. Bo nie ma różnicy między tymi co zginęli w powietrznej obronie Warszawy we wrześniu 1939 roku, jak bohaterski myśliwiec porucznik Stefan Okrzeja, a tymi co z myślą o Polsce bronili krwawo Wielkiej Brytanii przed zalewem piratów ze znakiem swastyki, i tymi co w dalekich rajdach z baz włoskich i angielskich znajdowali w stalowych pudłach „Lancasterów" śmierć nad powstańczą Warszawą, niosąc jej broń i amunicję.

Jeden z grobów lotniczych na warszawskich Powązkach. Foto: P. Elsztein

Chylimy czoła nad grobami naszych skrzydlatych braci poległych na wszystkich frontach walk o niepodległość, w Europie i poza nią. Ich mogiły nie są osamotnione, pamiętamy o nich. O tych co leżą na cmentarzu pod Budapesztem, gdzie znaleźli wieczny odpoczynek na bombowej trasie z ziemi włoskiej do Polski, o tych co choć serce mieli radzieckie, jak Iwan Tałdykin czy Oleg Matwiejew, to czuli po polsku i szczerze Polskę kochali, oddając za nią swe życie. Pamiętamy o bohaterskich kobietach — radzieckich lotniczkach, których groby pod Ostrołęką otacza serdeczną opieką miejscowa ludność, ze czcią zapalamy lampki na symbolicznej mogile — pomniku „cichociemnych" na warszawskich Powązkach.

Wszędzie, czy to na równinach Francji i Holandii, czy na afrykańskiej pustyni, składali swe kości polscy lotnicy. Grubą warstwą piasku zasypał saharyjski wiatr diunę, na której obok swego samolotu konał z pragnienia polski pilot sierżant Mikołajczak, lądując przymusowo na transafrykańskim szlaku Transport Command. Nikt nie oznaczy miejsca, gdzie zimne fale Morza Północnego czy Kanału La Manche przyjmowały Polaków w stalowych mundurach. Ich ostatnie myśli, tak jak pułkownika Stanisława Skarżyńskiego, to pewne — były o Polsce.

Tak, nie tylko wojna zabierała Polsce jej lotników. Ginęli w czasie pokoju.

Ze smutkiem wspominamy tragiczną załogę RWD — Franciszka Żwirkę i Stanisława Wigurę. Zginęli dla Polski, w pełnym blasku sportowej sławy, jak ginęli chcąc Ojczyźnie tej sławy przysporzyć: Idzikowski, Szałas, Lewoniewski. Świeżo jeszcze mamy w pamięci tych najmłodszych, wychowanych już w ludowej Polsce: naszych dzielnych szybowników Sławomira Makaruka, Ryszarda Bitnera, Juliana Nowotarskiego, Antoniego Śmigiela, pilota samolotowego i wybitnych zdolności lekarza Przemysława Golbę, spadochroniarzy Adama Brzozę, Zbigniewa Chronika, Jerzego Kosa, Tadeusza Kwaka. Biało-czerwone kwiaty składamy na mogiłach lotników i stewardess LOT-u, którzy zginęli w służbie lotnictwa komunikacyjnego.

Znaliśmy osobiście, szczerze lubiliśmy, uważaliśmy za przyjaciół wielu spośród nieżyjących już dziś polskich lotników. Odeszli od nas, pełni życia, zapału do pracy i najlepszych planów na przyszłość. Dlaczego?

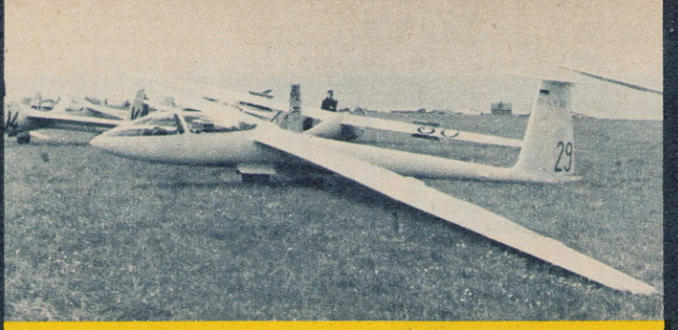
„Zbyteczne słowa, wszystko jest zrozumiałe. Przysięgam, czułem, że o n i wszyscy, znajdują się tu wśród nas, w cieniu i w dymie papierosów, jak jacyś chłopcy niesprawiedliwie ukarani i smutni... Wszyscy, wszyscy ci którzy odlecieli kiedyś i nie powrócili" — cytuję z pamięci wstrząsająco proste, wspaniałe słowa najlepszego francuskiego pilota II wojny światowej, Pierre Clostermanna. „Zamknijmy drzwi, cichutko, cichutko, aby nie przeszkadzać t a m t y m..."

JERZY ZARĘBSKI

SZYBOWCE MISTRZOSTW ŚWIATA

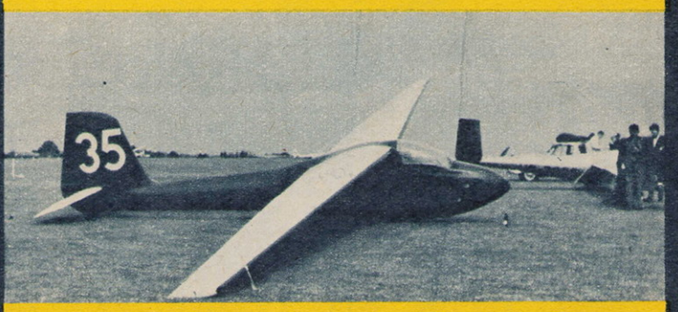
JOSEF FRYBA
korespondencja
własna

SZD-24 „FOKA" (Polska): 14,98 m — 12,16 m² — 18,5 — 7 m — 226 kG — 365 kG — 30 kG/m² — 260 km/h — 62 km/h — 34 przy 86 km/h — 0,66 m/sek przy 75 km/h — NACA 63.



D-36 (NRF): 17,5 m — 12,8 m² — 24 — 7,35 m — 284 kG — 410 kG — 32 kG/m² — 200 km/h — 65 km/h — 40 przy 100 km/h — 0,53 m/sek przy 67 km/h — Wortmann FX.

„METEOR" (Jugosławia): 20 m — 16 m² — 25 — 8,05 m — 405 kG — 505 kG — 31,5 kG/m² — 250 km/h — 67 km/h — 42 przy 90 km/h — 0,52 m/sek przy 70 km/h — NACA 63.



„OLYMPIA-419" „Anglia): 18,9 m — 17,28 m² — 19,9 — 7,62 m — 286 kG — 408 kG — 23,6 kG/m² — 185 km/h — 56 km/h — 38 przy 84 km/h — 0,56 m/sek przy 74 km/h — NACA 64.

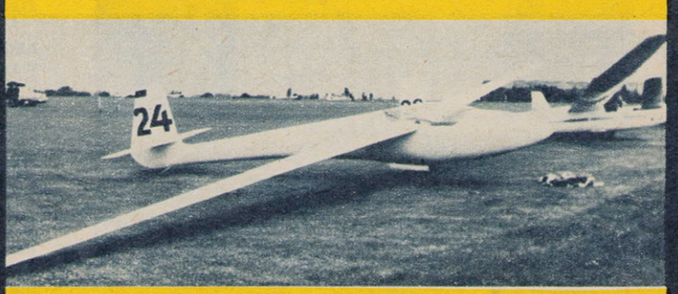
C-30 „EDELWEISS" (Francja): 15 m — 12,5 m² — 18 — 7,6 m — 290 kG — 380 kG — 30 kG/m² — 250 km/h — 65 km/h — 34 przy 95 km/h — — 0,72 m/sek przy 80 km/h — NACA 7.

KA-6CR (NRF): 15 m — 12,4 m² — 18 — 6,66 m — 190 kG — 300 kG — 24,6 kG/m² — 200 km/h — 60 km/h — 30,5 przy 80 km/h — 0,63 m/sek przy 68 km/h — NACA 63.

A-15 (ZSRR): 18 m — 12 m² — 24 — 7,2 m — 273 kG — 380 kG — 31,6 kG/m² — 250 km/h — 55 km/h — 40 przy 100 km/h — 0,6 m/sek przy 90 km/h — NACA 64.

L-21 „SPARTAK" (CSRS): 18 m — 16 m² — 20,3 — 8,1 m — 295 kG — 385 kG — 30,2 kG/m² — 250 km/h — 55 km/h — 36 przy 81 km/h — 0,6 m/sek przy 76 km/h — NACA 65.

„SISU-1A" (USA): 15,24 m — 10 m² — 23,1 — 6,46 m — 209 kG — 318 kG — 32 kG/m² — 218 km/h — 66 km/h — 41,5 przy 100 km/h — 0,63 m/sek przy 89 km/h — NACA 65.



H-301 „LIBELLE" (NRF): 15 m — 9,5 m² — 23,8 — 6,18 — 160 kG — 300 kG — 31,7 kG/m² — 250 km/h — 60 km/h — 39 przy 95 km/h — 0,6 m/sek przy 80 km/h — Hütter.

BJ-2 (Rep. Płd. Afryki): 15,24 m — 11,75 m² — 19,7 — 7 m — 306 kG — 400 kG — 34 kG/m² — 236 km/h — 53 km/h — 37,5 przy 98 km/h — 0,64 m/sek przy 73 km/h — NACA 65.

„SKYLARK-3F" (Anglia): 18,2 m — 16,1 m² — 20,5 — 7,62 m — 256 kg — 346 kg — 21,5 kG/m² — 216 km/h — 58 km/h — 33 przy 65 km/h — 0,6 m/sek przy 60 km/h — NACA 63.

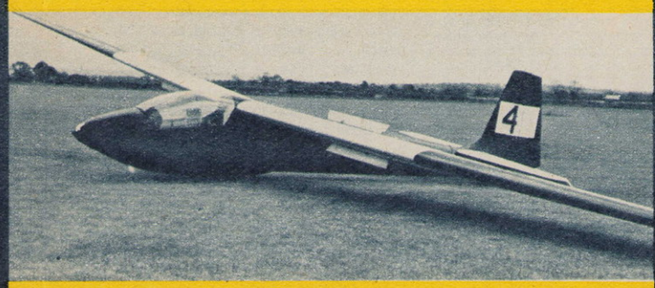
KLASA OTWARTA

Zgodnie z zapowiedzią zamieszczamy drugą część ilustrowanego przeglądu szybowców startujących w Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1965 w Anglii. Dane techniczne szybowców zostały podane w następującej kolejności: Rozpiętość — pow. nośna — wydłużenie — długość — ciężar własny — ciężar całkowity — obciążenie pow. — prędkość max. — prędkość min. — doskonałość max. — min. opadanie — profil płata. Są to szybowce 1-miejscowe. W klasie otwartej startowały również szybowce standard.

SHK (NRF): 15 m — 13,5 m² — 16,7 — 6,2 m — 205 kG — 323 kG — 22 kG/m² — 250 km/h — 55 km/h — 34 przy 105 km/h — 0,7 m/sek przy 70 km/h — NACA 65.

T-51 „DART-17" (Anglia): 17 m — brak bliższych danych; prawdopodobnie są one bardzo zbliżone do danych szybowca „Dart-15" opisanego w „SP" nr 39 i 43 z br.

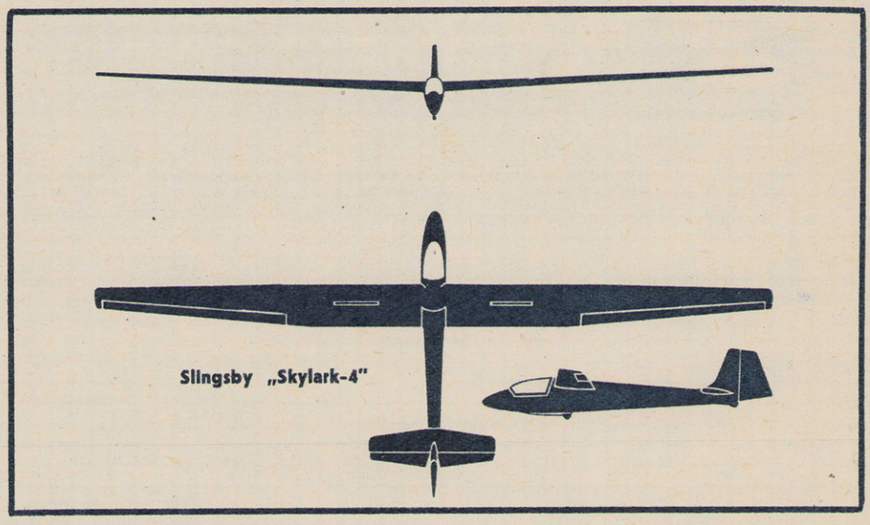
SH „STANDARD-AUSTRIA" (Austria): 15 m — 13,5 m² — 16,7 — 6,2 m — 205 kG — 323 kG — 22 kG/m² — 250 km/h — 55 km/h — 34 przy 105 km/h — 0,7 m/sek przy 70 km/h — NACA 65.

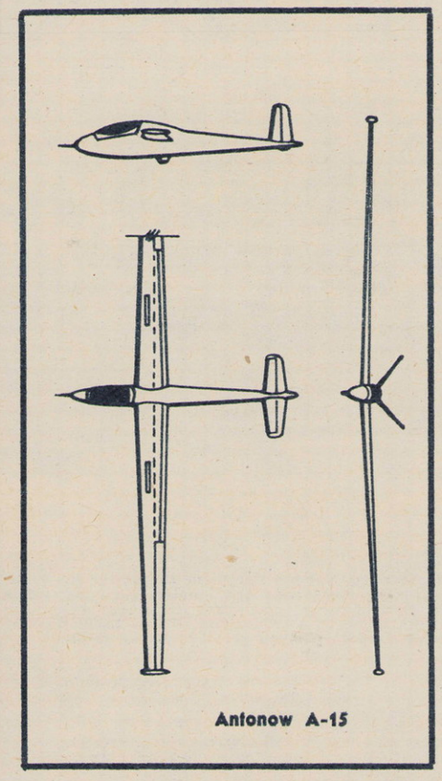


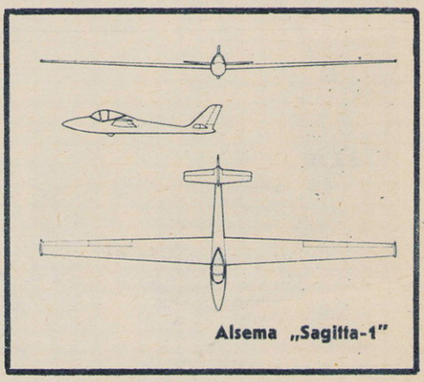
„SKYLARK -4" (Anglia): 18,16 m — 16 m² — 20,5 — 7,72 m — 259 kG — 376 kG — 23,4 kG/m² — 220 km/h — 54 km/h — 36 przy 76 km/h — 0,56 m/sek przy 65 km/h — NACA 63.

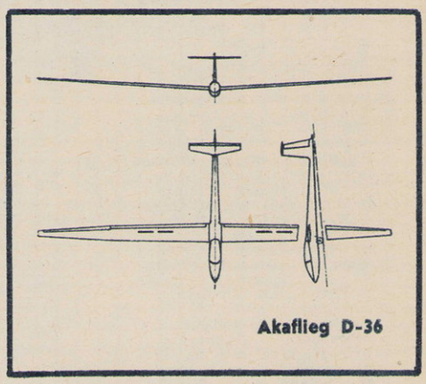
„SAGITTA-1" (Holandia): 17 m — 12 m² — 18,7 — 6,47 m — 220 kG — 320 kG — 26,7 kG/m² — 300 km/h — 64 km/h — 38 przy 90 km/h — 0,5 m/sek przy 65 km/h — NACA 63.

„SKYLARK-3G" (Anglia): 18,2 m — 16,1 m² — 20,5 — 7,62 m — 256 kG — 359 kG — 22,3 kG/m² — 216 km/h — 58 km/h — 36 przy 76 km/h — 0,55 m/sek przy 70 km/h — NACA 63.

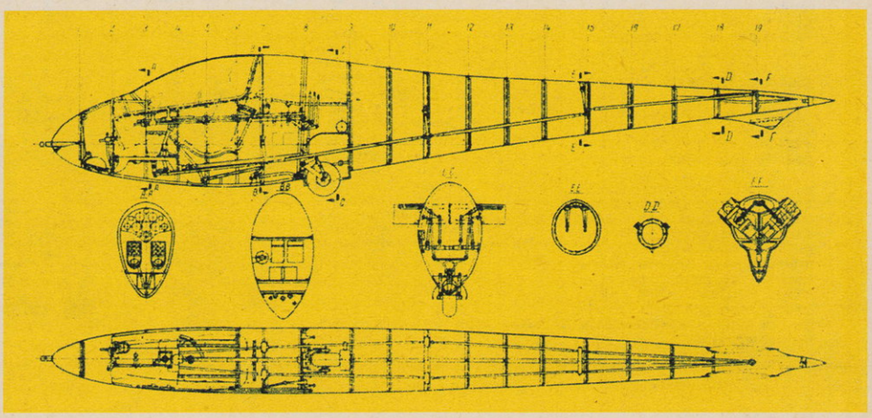


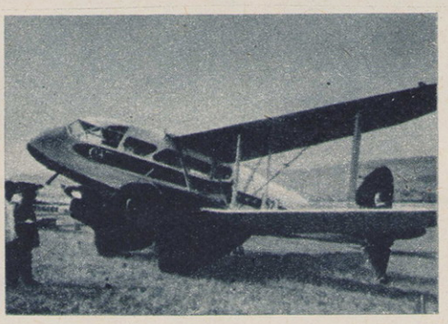






Przekrój całkowicie metalowego szybowca radzieckiego A-15.





Europejski rajd samolotów sportowych, o którym pisaliśmy w poprzednim numerze, cieszył się wielkim zainteresowaniem załóg i prasy lotniczej. Fakt, że trasa rajdu przebiegała przez państwa socjalistyczne, był nielada atrakcją dla pilotów zachodnich. Wspomnienia dziennikarzy z rajdu, zarówno z Jugosławii, Rumunii jak i Węgier, są pełne superlatywów na temat organizacji. Powyżej — park samolotów rajdowych na Węgrzech, z prawej — historyczny już dwupłatowiec DH-89A „Rapide" biorący udział w Rajdzie.

● **W ZSRR** opracowana została bardzo dokładna mapa widocznej strony Księżyca. Mapa jest wielobarwna. Skala mapy — 1 : 5 000 000. Na nowej mapie naniesiono wszystkie księżycowe „morza", „zatoki", „bagna", pasma gór, rozpadliny oraz ponad 500 górkraterów. Oznaczono miejsca, gdzie spadła radziecka automatyczna stacja „Łuna-2" i amerykańskie stacje „Ranger". Do mapy dołączony jest opis różnych rejonów Księżyca oraz rzeźba terenu, a także najnowsze fotografie widocznej i niewidocznej strony Srebrnego Globu, m. in. wykonane ostatnio przez radziecką stację „Sonda-3".

✶

● **Brytyjskie** Europejskie Linie Lotnicze (BEA) uzyskały w roku finansowym, kończącym się 31 marca br., czysty zysk w wysokości 1,3 mln funtów, w porównaniu z 3 mln funtów w roku finansowym kończącym się w marcu 1964 r.

✶

● **Francuzi** dokonali 9 października br., w bazie Hammaguir na Saharze, udanego doświadczenia z rakietą „Saphir". Rakieta osiągnęła wysokość 1 150 km. „Saphir" jest rakietą dwustopniową. Wraz ze swym trzecim członem „Rubin" będzie ona stanowiła rakietę „Diamant", z pomocą której Francuzi zamierzają umieścić na orbicie swego pierwszego satelitę.

✶

● **Ministerstwo** transportu NRF podało ostatnio, że NRF ma zamiar zwrócić się do władz Związku Radzieckiego z projektem utworzenia regularnej linii lotniczej, która łączyłaby Związek Radziecki z Niemiecką Republiką Federalną. Zachodnioniemiecka „Lufthansa" chciałaby uruchomić szlak, którego trasa biegłaby przez Pragę. Natomiast ZSRR, jak się przypuszcza w Bonn, chciałby uruchomić trasę biegnącą przez Warszawę.

NOWE, WSPANIAŁE REKORDY SPADOCHRONIARZY ZSRR

Spadochroniarze radzieccy zanotowali ostatnio na swym koncie nowe wspaniałe osiągnięcia.

Znana rekordzistka, **Ałła Skopinowa,** wykonała nocny skok z opóźnionym otwarciem spadochronu. Opuściwszy pokład samolotu odrzutowego na wysokości 14 000 metrów, dzielna spadochroniarka przeleciała nie otwierając spadochronu 13 500 metrów. Jest to wynik lepszy o 2 800 m od rekordu międzynarodowego, należącego do Walentyny Rulewej (ZSRR).

Tej samej nocy inna radziecka spadochroniarka, **Ludmiła Sokołowa,** wykonała z samolotu odrzutowego skok z wysokości 14 000 metrów, z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Jest to również nowy rekord międzynarodowy, lepszy od dotychczasowego, ustanowionego przez Amerykankę S. Paul, aż o 7 605 m.

Nowe rekordy międzynarodowe ustanowiły także radzieckie spadochroniarki w skokach grupowych: skok dzienny 9-osobowej grupy z wysokości 13 700 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronów oraz skok tejże samej grupy z wysokości 13 700 m, w nocy.

W nocy na 30 września br. dwaj spadochroniarze — **Walery Rajewski** i **Aleksander Pietriczenko** — ustanowili nowe wspaniałe rekordy międzynarodowe. Rajewski wyskoczył z samolotu odrzutowego na wysokości 14 800 metrów i przeleciał nie otwierając spadochronu 14 300 m. Dotychczas nikt na świecie nie dokonał takiego wyczynu (rekord dotychczasowy, W. Zujewa — ZSRR, wynosił 13 650 m).

W dwie minuty po Rajewskim opuścił pokład samolotu Pietriczenko. Skacząc z wysokości 14 700 metrów, z natychmiastowym otwarciem spadochronu, Pietriczenko znacznie poprawił dotychczasowy rekord międzynarodowy.

W nocy na 2 października br. 9-osobowa grupa spadochroniarzy dokonała skoku z samolotu odrzutowego lecącego na wysokości 14 300 m. Spadochroniarze spadali nie otwierając spadochronów 13 900 m.

(z)

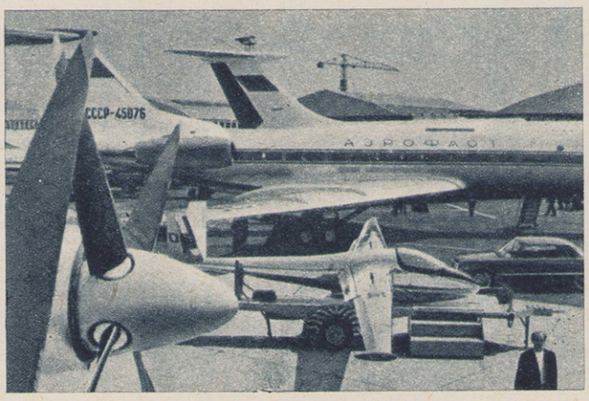
SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

W sierpniu br. na lotnisku Stara Zagora otwarte zostały XI Szybowcowe Mistrzostwa Bułgarii. Udział w mistrzostwach wzięło 20 zawodników, na monotypie „Kometa-3". Do holowania użyte zostały samoloty polskiej produkcji „Gawron". Mistrzostwa przebiegały w wyjątkowo niekorzystnych warunkach mteorologicznych.

Pierwszą konkurencją był prędkościowy przelot docelowo-powrotny na trasie Ganczewo — Stoił — Ganczewo. Zwyciężył Iwan Jordanow z aeroklubu w Warnie, osiągając znakomity czas 112 km/h. Drugi po nim, Żeczko Stanczew, miał czas 91 km/h., trzeci — Kirił Grujew — 71 km/h. Drużynowo zwyciężyła w tej konkurencji reprezentacja Centralnego Aeroklubu w Sofii, przed ekipami Kolarowgradu Sliwena.

Jako drugą konkurencję rozegrano prędkościowy przelot docelowy na trasie Ganczewo — Briuszen. Cel osiągnęło 17 zawodników. Zwyciężył Żeczko Stanczew, osiągając prędkość 80 km/h, przed Stefanem Kendałowem (Śliwen) — 77 km/h i Iwanem Jordanowem — 76 km/h. W klasyfikacji drużynowej zwyciężyła ekipa Kolarowgradu, przed Warną i Sofią.

Ponieważ dalsze kontynuowanie zawodów, ze względu na niesprzyjającą pogodę, nie było możliwe, mistrzostwa zakończono po dwóch konkurencjach. Tytuł mistrza Bułgarii na rok 1965 zdobył **Iwan Jordanow,** osiągając 1 965 pkt na 2 000 możliwych. Drugie miejsce — Żeczko Stanczew (1 868 pkt), trzecie — Kirił Grujew (1673 pkt). Drużynowo pierwsze miejsce zajęła reprezentacja Kolarowgradu. (z)



Nie wszyscy wiedzą, że wśród eksponatów radzieckich wystawionych na tegorocznym Salonie Paryskim znajdował się metalowy szybowiec A-15. Szybowiec ten, umieszczony na wozie transportowym, zwracał uwagę niezwykle starannym wykończeniem i technologią budowy. A-15 znajduje się na liście statków powietrznych eksportowanych przez ZSRR za granicę.

✦

Mały, lekki szybowiec „Huetter-17", zbudowany w Australii przez osiadłego tam Niemca Huettera, cieszy się dużą popularnością. Rozpiętość skrzydeł 10 m, ciężar 110 kG, a doskonałość 16. Kształtami przypomina „Grunau-Baby". Na szybowcu tym, służącym do lotów przyjemnościowych raczej, dokonują w Australii (klub szybowcowy w Victoria) osobliwych startów — za samochodem, a rolę bloczka pełni każde drzewo o średnicy ponad 20 cm. Start tego rodzaju pokazano na rysunku obok. Szybowiec ciągniony jest przez samochód osobowy brytyjskiej wytwórni MG, a uzyskiwana wysokość odczepienia wynosi około 400 m.

✦

Aeroklub Szwajcarii posiada 1 294 licencjonowanych pilotów szybowcowych i 300 szybowców.

✦

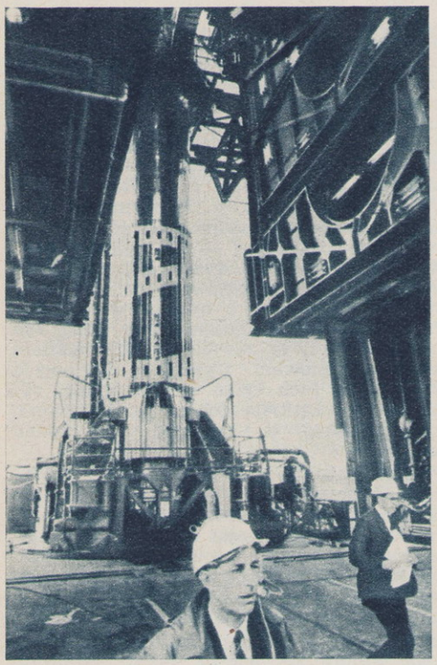
Miesięcznik „Aero-Revue" w nr 10 z br. (Szwajcaria) przynosi opinię jurorów OSTIV o naszej „Foce": „Foka" jest wspaniałym szybowcem. Wykonany bardzo dobrze, ma doskonałe właściwości lotne i dobre osiągi". A oto opinia o brytyjskim szybowcu „Dart", który jak wiadomo otrzymał nagrodę OSTIV na rok 1965: „Komfortowa kabina, dobra widoczność i zabezpieczenie pilota — oto cechy, które specjalnie wyróżnione zostały przez jury". Ponadto stwierdzono, że szybowiec jest przyjemny w pilotażu i może być przydatny dla klubów lotniczych. I jeszcze jedna opinia w skrócie o zachodnioniemieckim „Phoebus'ie". Jest to pierwszy szybowiec z tworzyw sztucznych oceniany przez jury OSTIV: „Powierzchnia poszczególnych płaszczyzn była niezwykle gładka, a opracowanie aerodynamiczne płatowca jedno z najczystszych. Oczekiwać należy, iż dalsze próby, szczególnie zmęczeniowe, i doświadczenia konstrukcyjne, mogą być interesujące".

O amerykańskim metalowym HP-12 powiedziano, że był najlżejszy w swej klasie, ma nieskomplikowaną i wytrzymałą konstrukcję, a skrzydła mają dobre wykończenie powierzchniowe.

A oto ogólna opinia o szybowcach zgłoszonych do nagrody: ani jeden nie miał amortyzacji w podwoziu i kołach. Można przyjąć, — twierdzą jurorzy — iż wyposażenie w dobre amortyzatory mogłoby zredukować możliwość uszkodzeń zarówno pilota jak i szybowca.

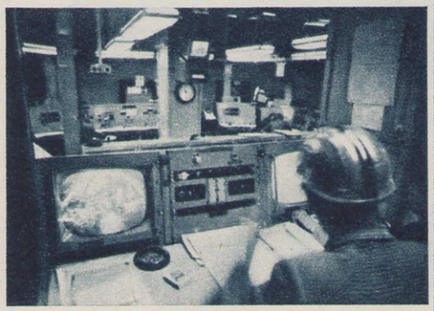
☆

W tegorocznych całorocznych krajowych zawodach szybowcowych rozgrywanych w Szwajcarii brało udział 82 pilotów. Największą liczbę punktów (74 080 pkt) osiągnął Rudolf Seiler z Säntis. W roku bieżącym — do 15 sierpnia — wykonano 83 przeloty otwarte o łącznej liczbie 12 156 km, 23 docelepowroty z sumą 5 357 km i 14 trójkątów z sumą 3 127 km.



PRÓBA STATYCZNA

Na terenie Wielkiej Brytanii, w rejonie moczarów Cumberland, znajduje się poligon prób statycznych rakiety „Blue Streak", stanowiącej pierwszy stopień pojazdu „Europa-1", budowanego w zachodnioeuropejskiej kooperacji. Ostatnio dokonano próby dwóch silników rozwijających ciąg około 66 Ton w czasie 140 sekund. Po zakończeniu wszystkich prób rakieta zostanie przewieziona do Woomera w Australii, skąd prawdopodobnie w roku przyszłym nastąpi próbny start. Próbny satelita ma być wyrzucony przez „Europę-1" w 1967 roku, a satelita z pełnym wyposażeniem w roku 1968.



● *Program przygotowań do wyprawy księżycowej „Apollo" — zrealizowany już został w 50 procentach, oświadczył na Ateńskim Kongresie Astronautycznym dr W. Braun.*

●

● *4 295 samolotów cywilnych posiada Francja. Z tego 2 891 znajduje się na służbie aeroklubów, 255 to maszyny wielomiejscowe, 2 234 — dwumiejscowe, 574 trzymiejscowe i 1 212 czteromiejscowe. 55 procent samolotów liczy 10 lat, a 32 procent ponad 15 lat.*

●

● *Gesellschaft für Sport und Technik (GST) w NRD obchodziło 7 sierpnia br. 13-lecie swego istnienia, podsumowując bogaty dorobek również w dziedzinie popularyzacji wszystkich dziedzin sportu lotniczego.*

●

● *W 17 mistrzostwach akrobacji samolotowej w NRF zwyciężył Herbert Greb na Zlinie—226, uzyskując 5 297 pkt. Znany akrobata G. Pawolka uplasował się na drugim miejscu (3 910 pkt.). Pierwsza trójka, która znalazła się na liście wyników ostatecznych, latała na Zlinach, a dwaj na francuskim „Stampe".*

●

● *Od 1957 roku, to jest od chwili gdy w ZSRR wyrzucono pierwszego sputnika na orbitę ziemską, w Kosmosie znalazło się 1 415 obiektów. Z liczby tej jedynie 613 krąży dotąd po różnych orbtiach, w tym 14 sond znajduje się w ogromnych przestrzeniach naszego układu słonecznego.*

●

● *Przyszli astronauci amerykańscy (obecnie szkoleni) w towarzystwie uczonych i fotografów odwiedzili Islandię. Podczas 7-dniowej wyprawy w głąb wyspy astronauci studiowali krajobraz i osobliwości podłoża Islandii, struktura którego ma mieć podobne właściwości co Księżyc. Warto dodać, że wyprawa astronautyczna odbywała się konno.*

●

● *Statek kosmiczny „Gemini—6", który ma wystartować 26 października br. z przylądka im. J. Kennedy, spotka się na orbicie z „Ageną" wyrzuconą przy pomocy rakiety nośnej, typu „Atlas" w 101 minut po starcie zespołu „Titan — Gemini". Całkowity czas lotu i próby spotkaniowej wynosić będzie 46 godzin 47 minut. Spotkanie ma nastąpić na czwartym okrążeniu.*

●

● *Statek „Woschod—2", który osiągnął rekordową wysokość lotu orbitalnego 497 km, wyniesiony został przy pomocy rakiety nośnej wyposażonej w 7 silników o łącznym ciągu 650 ton.*

●

● *Pilotem statku GT—8 z serii „Gemini" będzie, jak dotąd w USA jedyny cywil, astronauta N. A. Armstrong, znany z oblatywania samolotu rakietowego X—15.*

●

● *Indonezja zawarła umowę z holenderską firmą Fokker na licencyjną budowę 100 samolotów F—27 „Friendship". Chodzi tu o samolot komunikacyjny średniego zasięgu. Umowa przewiduje dostarczenie pierwszej partii 40 samolotów bezpośrednio z Holandii w częściach do zmontowania. Pozostałe samoloty będą budowane już całkowicie w Indonezji.*

●

● *W końcu sierpnia br. na lotnisku w Rendsburgu (NRF) odbyły się drugie mistrzostwa śmigłowcowe. Uczestniczyło 17 maszyn. Zwyciężył Otto Brauer na „Alouette—II" (1 523 pkt.). A oto kilka konkurencji: umieszczenie w jak najkrótszym czasie ładunku w otworze dachowym. Po ułożeniu ładunku z wysokości minimum 8 m wymagane było precyzyjne lądowanie, przy którym liczono in minus odchyłki 5-centymetrowe. Drugą konkurencją był „slalom" polegający na locie przez 10 bramek tworzących uliczki. Liczono czas przebycia całej trasy. Trzecim zadaniem było symulowana akcja ratunkowa: dostarczenie plazmy krwi do określonego punktu i jak najszybszy powrót na miejsce startu. Na przyszłoroczne zawody zamierzają organizatorzy zaprosić zawodników zza granicy.*

SŁAWNI LOTNICY

Urodził się w roku 1923 w miejscowości Hackensack, (stan New Jersey, USA). Jego rodzice byli pilotami; ojciec, z zawodu inżynier, walczył jako pilot w I wojnie światowej; matka również pilotka. Rodzice jego, gdy był jeszcze dzieckiem, wspólnie brali udział w licznych pokazach lotniczych, zarabiając na życie demonstrowaniem figur wyższego pilotażu.

Po ukończeniu szkoły średniej w 1940 roku w Englewood rozpoczął studia w szkole budowy maszyn w Newark. Po roku został skierowany do Akademii Marynarki Wojennej USA, którą ukończył z wyróżnieniem w 1945 roku.

W Pensacola (stan Floryda) otrzymał dyplom po ukończeniu szkoły pilotów. W latach pięćdziesiątych brał udział w operacjach bojowych w Korei jako oficer 154 myśliwsko — bombowego dywizjonu USAF. Ogółem wykonał tam 90 lotów bojowych na samolocie F—84. Po awanturniczej wojnie w Korei Schirra odbywał

Walter Schirra

służbę w różnych jednostkach lotniczych, w tym również na Pacyfiku. Zawsze cechowała go systematyczność w zajęciach szkoleniowych dla personelu latającego.

Ukończył także szkołę pilotów doświadczalnych w ośrodku lotniczym Marynarki Wojennej USA w Patuxent River (stan Maryland).

Do chwili podjęcia decyzji zostania astronautą Walter Schirra służył w lotnictwie przez 13 lat, ogółem wylatał ponad 3 000 godzin na samolotach, w tym 1 700 godzin na samolotach o napędzie odrzutowym, był pilotem doświadczalnym oraz posiadał odznaczenia: DFC (Distinguished Flying Cross) i dwa AM (Air Medal).

Walter Schirra dnia 3 października 1962 roku okrążył sześciokrotnie kulę ziemską w kabinie kosmicznej Mercury — „Sigma 7". Jego lot trwał 9 godzin i 13 minut. Lądował na Pacyfiku w odległości 440 km na południo-wschód od wyspy Midway.

Jest żonaty i ma dwoje dzieci: córkę i syna. (m)

„ŁUNA-7"

W dniu 4.X.1965 r. ZSRR wysłał w kierunku Księżyca stację automatyczną „Łuna-7". Aparat wyrzucono dokładnie w osiem lat po starcie pierwszego sztucznego satelity Ziemi, Sputnika-1. Masa „Łuny-7", wyposażonej w aparaturę pomiarową do prowadzenia badań naukowych, wynosiła 1 506 kg. „Łunę-7" wydźwignęła w przestrzeń rakieta wielostopniowa. Ostatni stopień tej rakiety wraz ze stacją wszedł na wokółziemską orbitę pośrednią, po czym w określonym punkcie nadał aparatowi dodatkową prędkość i skierował go w stronę Księżyca.

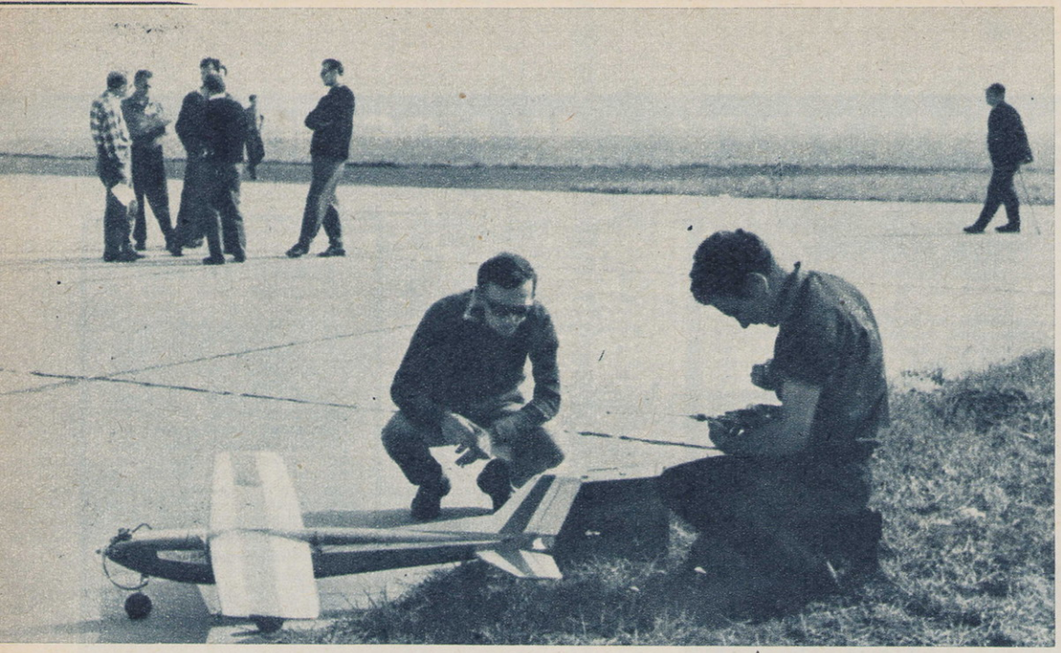
„Łuna-7" osiągnęła powierzchnię Księżyca 8.X. 1965 r., o godzinie 1 minut 8 sekund 24 czasu moskiewskiego, w rejonie Oceanu Burz, na zachód od krateru Keplera. Przeprowadzono w czasie lotu większość operacji, niezbędnych do miękkiego lądowania na powierzchni Księżyca. Niektóre operacje nie zostały wykonane zgodnie z programem i wymagają na przyszłość dodatkowego opracowania.

ASTRONAUTA PLASTYK

Jak wiadomo, znany radziecki kosmonauta A. Leonow, pierwszy na świecie człowiek, który wyszedł na zewnątrz statku kosmicznego i poruszał się samodzielnie w przestrzeni kosmicznej, jest również uzdolnionym artystą plastykiem. Z prawej — zamieszczamy rysunek zatytułowany „Pierwsze kroki na Księżycu". Rysunek ten, wraz z wieloma innymi, Leonow wykonał wspólnie z innym artystą plastykiem, Andriejem Sokołowem. Treść rysunku, szczególnie gdy się pomyśli, że jego współtwórcą jest lotnik-kosmonauta, znający już przestrzeń kosmiczną z własnego doświadczenia — trudno uznać za całkowicie fantastyczną.

Leonow tak powiedział m. in. o tym, co czuł i widział w Kosmosie:

„Zdjęcia fotograficzne i filmowe, jak by nie były wierne i dokładne, nie mogą przedstawić patrzącemu na nie człowiekowi obrazu, jaki rozpościera się przed oczami ludzkimi w Kosmosie. Tylko ręka artysty, pióro pisarza jest w stanie oddać uczucia jakie ogarniają człowieka w otchłani kosmicznej. Do tego potrzebne jest istne bogactwo środków artystycznych". (z)



Zawodnik polski E. Wielgoszewski przygotowuje się do startu. Wszystkie zdjęcia — J. Wojciechowski

KARLOVY VARY-65

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI Korespondencja własna

W dniach 18-19 września br. rozegrano w Karlowych Varach w CSRS zawody radiomodeli akrobacyjnych z napędem kategorii RC-F3A, ujęte w oficjalnym międzynarodowym kalendarzu imprez CIAM — FAI na rok 1965. W zawodach zorganizowanych przez Aeroklub CSRS wzięło udział 15 modelarzy z 5 krajów: CSRS, NRD, NRF, PRL i Węgier. A oto spostrzeżenia techniczne z tych zawodów, które były już drugimi z kolei rozegranymi w Karlovych Varach (pierwsze miały miejsce w 1963 r. z udziałem w kategorii modeli akrobacyjnych 7 zawodników z 4 krajów).

★

Organizacja zawodów. Zawody odbywały się na lotnisku komunikacyjnym w Karlowych Varach. Startowano z bocznego pasa betonowego, na którym namalowano dwa kręgi określające precyzję lądowania oraz miejsce dla zawodnika i zespołu sędziowskiego. Międzynarodowa komisja sędziowska pracowała pod kierunkiem inż. Jaromira Schindlera z CSRS. W jej skład wchodzili sędziowie: z Austrii, CSRS, NRF i Węgier. Obsługę techniczną i pomocnicze funkcje sędziowskie pełniła obsada mistrzostw radiomodeli CSRS, zakończonych w przeddzień otwarcia zawodów międzynarodowych.

Część sportowa zawodów była świetnie zorganizowana i sprężyście prowadzona. Zwracało uwagę pomysłowe rozwiązanie problemu przechowywania nadajników przez komisję sędziowską i kontroli nadawania. Otóż nadajniki przechowywano w samochodzie transportowym z obudową, wyposażonym w odbiornik telekomunikacyjny typu „Lambda" (rozpowszechniony również u nas) z głośnikiem o znacznej mocy akustycznej ustawionym na dachu pojazdu. Sygnały odbierane z nadajnika radiomodelarza były doskonale słyszane na obszarze całego startu. Oprócz kontroli nadawania i wykrywania ewentualnych zakłóceń dawało to możliwość **jednoczesnego** śledzenia ewolucji modelu i czynności kierowania, a tym samym poznawania techniki pilotażowej poszczególnych zawodników. Wiele się można było przy tym nauczyć! Nadajniki były dostarczane zawodnikom na start i stamtąd odbierane przez specjalnego funkcjonariusza, po wymianie małych kartoników z numerami stanowiących pokwitowanie złożenia nadajnika w komisji sędziowskiej.

Sędziowano punktowo wg nowych przepisów FAI, oceniając sumę trzech 12-minutowych lotów. W przypadku nie wystartowania w ciągu 3 minut zawodnik mógł powtórzyć start na końcu danej kolejki lotów.

Podczas trwania zawodów lotnisko było czynne. W chwilach startu i lądowania samolotów pasażerskich przerywano na kilka minut loty radiomodeli. Loty szybowcowe i samolotów sportowych odbywały się jednocześnie z lotami radiomodeli lecz w innej części lotniska.

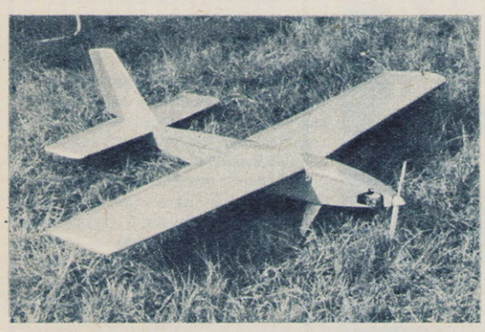
Pogoda była dość ciepła z umiarkowanymi wiatrami i przelotnymi deszczami pochodzenia burzowego.

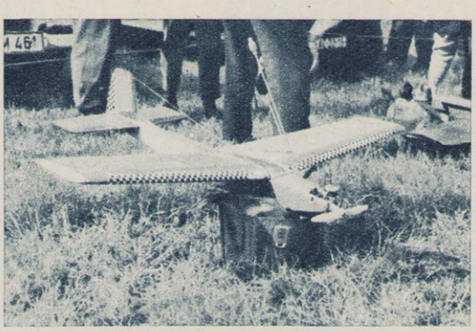
Zawodnicy. Wiek zawodników wahał się od 26 do 45 lat. Większość z nich to modelarze z wieloletnim dorobkiem i doświadczeniem zawodniczym. Wprawdzie zawodnicy NRF twierdzili, że biorą po raz pierwszy udział w zawodach radiomodeli akrobacyjnych, ale wystarczy pobieżnie przejrzeć prasę modelarską, aby zauważyć: 1963 r. — G. Röckle zwyciężył w międzynarodowych zawodach radiomodeli wodnosamolotów w Berlinie. 1964 r. G. Röckle zajął 2, a W. Tiede 3 miejsce w międzynarodowych zawodach radiomodeli wodnosamolotów w Lugano w Szwajcarii. Dalej — G. Röckle zdobył 2, a W. Tiede 3 miejsce na mistrzostwach NRF radiomodeli jednoczynnościowych w 1964 r. W 1965 r. G. Röckle zajął 1 miejsce w mistrzostwach radiomodeli wodnosamolotów NRF. Jak z tego widać, byli to zawodnicy doświadczeni i świetnie wytrenowani. Występ w Karlowych Varach był dla nich tylko sprawdzianem zawodniczym i początkiem dobrze przygotowanej kariery sportowej w kategorii radiomodeli akrobacyjnych.

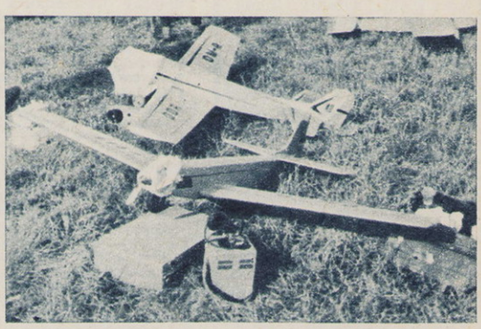
Zwycięzca zawodów J. Michalovic z CSRS startował w dniach 10-14 sierpnia br. na mistrzostwach świata FAI radiomodeli akrobacyjnych w Szwecji, gdzie zajął ostatnie (35 miejsce), uzyskując w wyniku 3 lotów sumę 4 685 pkt. Jeśli najniżej sklasyfikowany zawodnik mistrzostw świata wygrywa zdecydowanie w miesiąc później na zawodach w Karlowych Varach, to jaki musi być poziom pozostałych konkurentów? Nie dajmy się jednak zwieść pozorom. Słaby wynik J. Michalovica, uzyskany w Szwecji, to przede wszystkim „zasługa" samodzielnie wykonanego silnika, który okazał się mało sprawny i zawodny. W Karlowych Varach J. Michalovic startował z silnikiem fabrycznym z prawdziwego zdarzenia (Merco), stąd od razu wyniki dające mu 13-15 miejsce na mistrzostwach świata. A to już jest solidny średni poziom światowy, jeśli chodzi o umiejętności pilotażowe, który stanowi porównawczy poziom odniesienia dla pozostałych uczestników zawodów w Karlowych Varach. Najlepsi zawodnicy mieli opanowany pełny program akrobacji FAI z lotami odwróconymi włącznie.

Należy dodać, że w zawodach w Karlowych Varach startowali najlepsi obecnie radiomodelarze-akrobaci z krajów socjalistycznych (z wyjątkiem ZSRR i Jugosławii, których zawodnicy przygotowywali się w tym okresie do innych imprez). I jeszcze jedna uwaga: Liczba **2 000** pkt uzyskanych w **jednym** locie jest minimalną normą (wg nowej punktacji) określającą lot w kategorii radiomodeli akrobacyjnych z napędem. Dopiero począwszy od 2 000 pkt zaczyna się coś dziać w powietrzu, uzyskując przy 7 269 pkt najwyższy dziś poziom światowy (taka była najwyższa ocena 1 lotu na tegorocznych mistrzostwach świata).

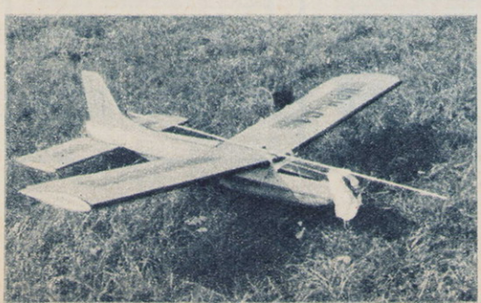
Modele. Czołowi zawodnicy startowali z modelami znanymi od lat z mistrzostw świata i mistrzostw USA, jak: „Taurus", „Caravelle", „Astro-Hog". Są to modele powielane z powodzeniem w setkach, a może i tysiącach egzempla-

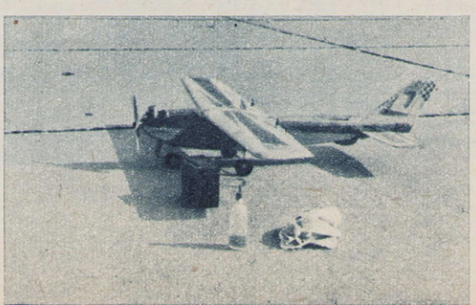






Rząd górny: Modele zawodników NRD, wśród których przeważały podwozia 2-kołowe. Rząd dolny: Dwa modele węgierskie oraz widok ogólny zawodów.





rzy, do czego przyczyniają się również gotowe zestawy materiałowe i półfabrykaty. Modele te są nieraz trochę zmodyfikowane, ale wciąż latają dobrze. Ich prędkość lotu wynosi 80-140 km/h, prędkość lądowania 25-60 km/h. Pozostali zawodnicy mieli modele własnej konstrukcji, raczej nieciekawe, chociaż nieźle latające. Stosowano podwozia 2 i 3-kołowe (te częściej), z jednakowo dobrymi wynikami. Okazało się raz jeszcze, że decydującą rzeczą nie jest liczba kół, ale tzw. pomysłunek zawodnika i umiejętność umieszczenia podwozia tam, gdzie trzeba. Profile płata przeważnie dwuwypukłe, często symetryczne. Pod względem układu przeważały dolno- i grzbietopłaty.

Obserwując loty czołowych radiomodelarzy, można było zauważyć wyraźnie wpływ kształtu płata (trapezowy lub prostokątny) na czystość wykonywania figur w manewrze pionowym. Im większa zbieżność płata trapezowego, tym większe trudności z utrzymaniem modelu, aby się nie zwalał na skrzydło. Przy lądowaniu dolnopłatów występuje korzystne zjawisko tzw. poduszki powietrznej. Jeśli chodzi o lotki (klasyczne lub wąskie wzdłuż całej krawędzi spływu), to różnice w ich skuteczności są praktycznie niezauważalne. Przegląd modeli — na zamieszczonych zdjęciach.

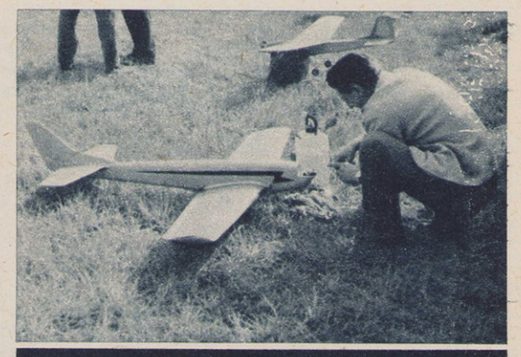
Silniki. Model akrobacyjny — to jakby mały samolot. Lot odbywa się wyłącznie z pracującym silnikiem, a lot ślizgowy jest tylko ostatecznością, ratunkiem. Od silnika zależy wiele.

Najlepsi zawodnicy stosowali silniki z zapłonem żarowym o dużej pojemności (8-9 cm³) i mocy. Oczywiście z regulacją obrotów. Model akrobacyjny z silnikiem bez regulacji obrotów nadaje się dziś tylko na pokazy rodzinne, np. na imieninach cioci Frani. Jak potrafili posługiwać się regulacją obrotów czołowi zawodnicy, może świadczyć przykład. Model lądował na zdławionych obrotach z prędkością rzędu 60 km/h. Niestety, odbił się od pasa i to tak pechowo, że zawisł na wysokości około 2 m na dużych kątach natarcia z wytraconą prędkością. Zanim jednak zwalił się na ziemię, modelarz zdążył dodać gazu i po lekkim przepadnięciu niemal w pionowym wznoszeniu wyjść na drugi krąg, po czym wylądował prawidłowo. Nie był to zresztą wypadek odosobniony. Jako ciekawostkę można podać fakt bardzo udanych startów i lotów małego radiomodelu akrobacyjnego CSRS z silnikiem samozapłonowym MVVS 2,5TR. Wystarczyło zachować odpowiedni stosunek: moc silnika — ciężar modelu, aby wszystko zaczęło się udawać, jak konkurentom z wielkimi statkami. Jak się nie ma, co się lubi, to się lubi, co się ma. Jeśli do tego dodać nieco wiedzy i odrobinę wysiłku umysłowego, można uzyskać zaskakujące wyniki.

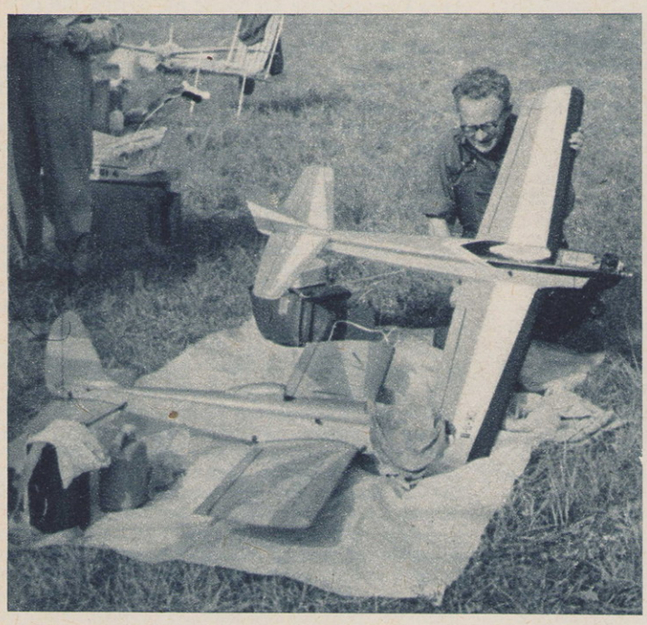
Aparatura kierująca. Przeważały urządzenia produkcji fabrycznej: 1x„Orbit" (10 kanałów; przekaźnik językowy), 1x„Bellaphon-Polyton-X" (10 kanałów; kierowanie proporcjonalne), 3x„Variophon-Varioton" (8 kanałów, filtry), 1xVariophon-Varioton" (10 kanałów, w tym 4 — proporcjonalne; przeróbka własna), 1x„Multiplex" (12 kanałów; selekcja rozdzielczo-czasowa); 1x„OS-Minitron" (6 kanałów; przekaźnik językowy) oraz aparatury wykonane samodzielnie (NRD) lub przez ośrodek MVVS (CSRS). Poza tym można było obejrzeć aparaturę rezerwową zawodnika z NRF — Metz „Mecatron-10" (10 kanałów; filtry LC). Wielu zawodników startowało z odbiornikami superheterodynowymi. Mechanizmy wykonawcze czołowych zawodników, to: Bonner „Duramite" i wzmocnione konstrukcyjnie mechanizmy ze sprzęgłem odśrodkowym, będące solidniejszym rozwinięciem zasady „Bellamatic". Ciekawie zapowiadają się mechanizmy wykonawcze „Servomatic" (4 rodzaje), których produkcję fabryczną rozpoczęto niedawno w NRD. One są również wzmocnioną odmianą mechanizmu „Bellamatic". Warto dodać, że oryginalne „Bellamatic-II" nie cieszą się dobrą opinią wśród poważnych akrobatów modelarskich, jako zbyt słabe i zawodne. Nikt ich nie używa. Jedynie „Servoautomatic" jest stosowany jako regulator obrotów silnika, a jako mechanizm wyważenia — „Trimomatic".

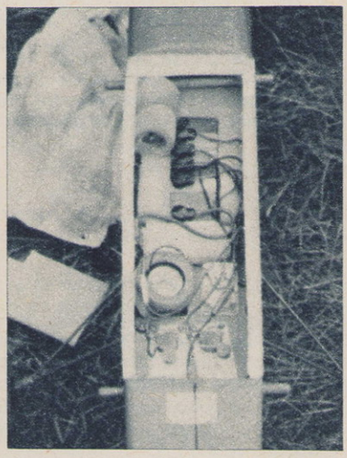
Model G. Röckle z NRF (2 miejsce).

Model J. Vymazal'a z CSRS (3 miejsce).



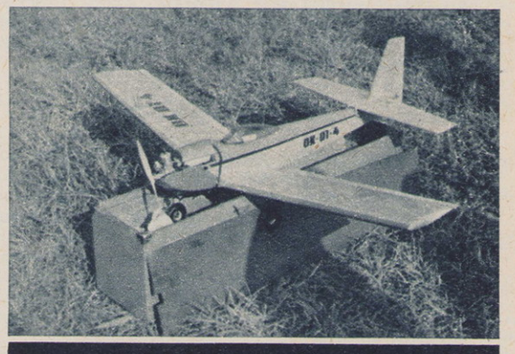
Model W. Tiede z NRF (4 miejsce).





Wyżej: Zabudowa wyposażenia kierującego w modelu zdobywcy 2 miejsca

Z lewej: Zwycięzca zawodów J. Michalovic (CSRS) ze swym zmodyfikowanym „Taurusem". Na pierwszym planie — „Astro-Hog" zawodnika M. Vostry z CSRS, który zajął 5 miejsce.



Model J. Bily'ego z CSRS (8 miejsce). Silnik MVVS 2,5 TR.

Statystyka. Podczas trwania zawodów zanotowano: 1 rozbicie modelu (Węgra S. Harsfaldi) wskutek zacięcia się mechanizmu wykonawczego steru kierunku (nie wrócił do neutrum), 1 niegroźne podłamanie modelu wskutek zgaśnięcia silnika w locie, 13 przypadków nie wystartowania lub przymusowego lądowania przed czasem wskutek zawodności pracy silników (najczęściej silniki gasły podczas wykonywania figur: ślizg na ogon i korkociąg) oraz 3 przypadki usterek w działaniu urządzeń kierujących. Z ogólnej liczby 18 niedyspozycji, 12 zaliczyli na swe konto zawodnicy polscy, którzy mieli trudności z rozruchem i regulacją silników.

WYNIKI ZAWODÓW

1. J. Michalovic (CSRS):	4 981	+ 4 720	+ 5 244	= 14 945	pkt
2. G. Röckle (NRF):	3 539	+ 3 533	+ 4 185	= 11 257	pkt
3. J. Vymazal (CSRS):	3 460	+ 4 407	+ 2 844	= 10 711	pkt
4. W. Tiede (NRF):	4 806	+ 0	+ 4 474	= 9 280	pkt
5. M. Vostry (CSRS):	3 556	+ 3 423	+ 630	= 7 509	pkt
6. K. Kozien (NRD):	997	+ 2 364	+ 2 269	= 5 625	pkt
7. Z. Bandi (Węgry):	2 064	+ 1 924	+ 1 316	= 5 304	pkt
8. J. Bily (CSRS):	1 364	+ 992	+ 2 431	= 4 787	pkt
9. H. Helling (NRD):	390	+ 1 047	+ 2 460	= 3 897	pkt
10. I. Fischer (NRD):	2 714	+ 0	+ 1 130	= 3 844	pkt
11. R. Fischer (NRD):	2 183	+ 100	+ 1 554	= 3 837	pkt
12. W. Menter (NRD):	2 183	+ 100	+ 1 554	= 3 837	pkt
13. S. Harsfaldi (Węgry):	1 107	+ 1 553	+ 1 014	= 3 674	pkt
14. K. Ginalski (Polska):	290	+ 0	+ 0	= 290	pkt
15. E. Wielgoszewski (Polska):	75	+ 0	+ 0	= 75	pkt
	0	+ 0	+ 0	= 0	pkt

Model polskiego zawodnika K. Ginalskiego

TEJ NOCY UMARŁO MIASTO

W pół godziny po nalocie powstał nad miastem wir powietrzny o sile huraganu, spowodowany raptownym ogrzaniem powietrza nad setkami pożarów. Różnice temperatur dochodziły tu do 600, a nawet 800 stopni! Rwący ku ogniskom pożarów ciąg powietrza obalał wielkie drzewa lub wyrywał je z korzeniami, przewracał wagony kolejowe, samochody i wozy, porywał ludzi, ciskając ich w płomienie. Inni ginęli powolną śmiercią — z braku tlenu pochłanianego przez ogień lub zatruci gęstym, gryzącym dymem.

WBREW szeroko rozpowszechnionemu mniemaniu, nie Hiroszima i Nagasaki były widownią największej masakry w dziejach ludzkości. Gdy wybuch atomowy w Hiroszimie pociągnął za sobą 71 379 ofiar, to np. w nocy z 9 na 10 marca 1945 r zginęło w płonącym Tokio 83 793 osoby. Najtragiczniejsze żniwo zebrał jednak nalot anglo-amerykański na Drezno. Liczba tych, którzy stracili wówczas życie, pozostanie na zawsze nieznana: zniszczenia były tak rozległe, a miasto tak przepełnione uchodźcami, że nie można było ustalić jej dokładnie. Spośród licznych danych szacunkowych najbliższe prawdy są zapewne dokonane na gorąco obliczenia niemieckie, wymieniające cyfrę 120 — 150 tysięcy zabitych.

Drezno — miasto otwarte

Z początkiem 1945 roku Drezno zaliczało się do najmniej dotkniętych wojną miast III Rzeszy. Jakkolwiek było ono ważnym węzłem zarówno kolejowym jak i telekomunikacyjnym, siedzibą dowództwa Okręgu Wojskowego i „Luftgaukommando", jakkolwiek znajdowała się w nim znaczna liczba ważnych strategicznie fabryk, z filiami Zeissa, Siemensa, AEG oraz zakładami produkującymi części do rakiet V-2 i samolotów Junkersa i Messerschmitta na czele — to jednak mieszkańcy jego czterokrotnie dopiero: 22 września i 11 listopada 1940 r, 7 października 1944 r oraz 16 stycznia 1945 r przeżyli naloty, a i to o bardzo niewielkim natężeniu .

Fakt ten był nawet podstawą do fantastycznych pogłosek o tajnym porozumieniu między Niemcami a Anglią, przewidującym oszczędzenie Drezna pod warunkiem, że nie będzie atakowany Oxford... Inne — głosiły iż miasto przewidziane jest na siedzibę powojennego rządu niemieckiego, który „musi mieć przecież należyte warunki do pracy", jeszcze inne — że mieszkają tu krewni brytyjskiego premiera...

Tak czy inaczej, obrona przeciwlotnicza miasta — dość silna na początku wojny — była stale osłabiana. Coraz to nowe baterie zabierano do stale bombardowanych ośrodków w Niemczech zachodnich, ostatnie zaś — pochłonęła akcja wzmacniania frontu wschodniego, trzeszczącego pod naporem Armii Radzieckiej. Na betonowych stanowiskach wokół Drezna pozostały w lutym 1945 roku tylko niezszkodliwe makiety.

„Polityczny argument"

Jak powstał plan niszczycielskiego ataku powietrznego na Drezno? Mijają się z prawdą twierdzenia propagandy angielskiej i amerykańskiej, jakoby miał on na celu wsparcie radzieckiej ofensywy na Dolnym Śląsku (dla sparaliżowania Drezna jako węzła komunikacyjnego wystarczało zniszczyć mosty na Łabie, z których żaden nie został nawet trafiony). Podłożem tego nalotu były wyłącznie sprawy wielkiej polityki.

Oto z początkiem lutego zaczęła się w Jałcie konferencja przywódców ZSRR, Anglii i USA. Związek Radziecki przystępował do niej z poważnymi atutami militarnymi w postaci wyswobodzenia całej prawie Polski, zachodni alianci natomiast — z saldem obciążonym niedawną niemiecką kontrofensywą w Ardenach i brakiem skucesów we Włoszech. Dla wzmocnienia swej pozycji w rokowaniach potrzebna im była demonstracja siły, którą najłatwiej było osiągnąć efektownym skoncentrowanym uderzeniem potężnych, posiadanych wówczas, sił powietrznych.

W dniu 26 stycznia Churchill depeszował do ministra lotnictwa Sinclaira: „Nie pytałem wczoraj o plany zakłóceń niemieckiego odwrotu z Wrocławia, a przeciwnie — o to, czy Berlin lub jakieś inne wielkie miasto we wschodnich Niemczech może stanowić atrakcyjny cel. Zadowolony jestem, że rozpatruje się taki projekt. Proszę zameldować mi jutro o postępach w tej sprawie".

Zastępca szefa sztabu głównego RAF, N. Bottomley, wytypował wówczas liczbę miast, odpowiednich do przeprowadzenia tego rodzaju operacji. Drezno znajdowało się na jej czele. Gdy jednak plany operacji były już gotowe, spłatała figla pogoda. Przez przeszło tydzień niebo nad całymi Niemcami zasnute było grubą warstwą chmur. Dopiero na dzień 13 lutego komunikat meteorologiczny przewidywał w rejonie Saksonii krótkotrwałe przejaśnienie, połączone ze znośnymi warunkami nad Anglią, gdzie znajdowały się bazy bombowców. Wprawdzie konferencja w Jałcie zakończyła się 11 lutego, ale wyrok na Drezno już zapadł.

Dwa tysiące samolotów

Szef Bomber Command, Air Chief-Marshal Arthur Harris, postanowił przeprowadzić nalot na Drezno systemem „podwójnego uderzenia". Dawało to szereg korzyści: pierwsza fala atakujących wiązała siły niemieckich myśliwców, które w czasie drugiej fazy ataku znajdowały się na ziemi uzupełniając paliwo i amunicję; Zniszczenia wyrządzone w pierwszej fazie wpływały w dużym stopniu na efektywność naziemnej obrony przeciwlotniczej; co więcej, druga fala bombowców miała szanse zaskoczenia w toku akcji ratunkowej jednostek straży pożarnej, brygad oborony cywilnej, oddziałów wojska i policji.

Taktycy Harrisa ustalili, że odstęp między dwoma nalotami winien wynieść 3 godziny. Jeśli byłby on krótszy, to pożary nie zdążyłyby się rozprzestrzenić, a jednostki ratunkowe — wejść do akcji. W wypadku przedłużenia tego okresu powstawało niebezpieczeństwo, że jednostki myśliwców odzyskają gotowość bojową i zadadzą — jak się to już zdarzało — poważne straty atakującym.

Do przygotowawczej fazy ataku wybrano najdoświadczeńsze załogi z tzw. „Pathinder Force". Gdyby bowiem wskutek niedokładnego oznakowania celu nalot nie osiągnął zamierzonej koncentracji, lub co gorsze gdyby część bombowców skierowała się nad inny obiekt, „demonstracja siły" przekształciłaby się w fatalny blamaż, tym większy, że amerykański attache lotniczy w Moskwie gen. Hill otrzymał polecenie uprzedzenia radzieckiego naczelnego dowództwa o przygotowywanej operacji.

Była ona zakrojona na największą skalę. W podwójnym nocnym nalocie miało brać udział ogółem 1 400 samolotów. Formacja 320 „Halifaxów" dokonać miała równocześnie dywersyjnego ataku na wytwórnię benzyny syntetycznej w Böhlen koło Lipska, a mniejsze grupy „Moskitów" — słabszych nalotów niepokojących na Magdeburg, Dortmund i Bonn, dla zdezorientowania i rozproszenia sił niemieckich myśliwców. Pierwszą falę właściwego nalotu stanowić miało 245 „Lancasterów" z 5 grupy bombowej, drugą zaś — 530 maszyn tego samego typu z 1, 3, 6 i 8 grupy. W składzie 1 grupy polecieć miało m. in. 18 samolotów polskiego dywizjonu 300 „Ziemi Mazowieckiej". Amerykańska 8 flota powietrzna miała przeprowadzić wkrótce potem dodatkowy dzienny nalot przy użyciu 350 bombowców eskortowanych przez myśliwce.

O 9 rano 13 lutego 1945 r. wydano ostatnie rozkazy dla tysięcy lotników, którzy mieli wziąć udział w nalocie. O 17.30 wystartowały jako pierwsze dywizjony „Lancasterów", których zadaniem było odnalezienie celu, oświetlenie go i zrzucenie pierwszego zielonego sygnału nad punktem celowania, na który wybrano dobrze widoczny stadion na prawym brzegu Łaby. W pół godziny później były już w powietrzu dalsze 244 bombowce.

O godzinie 20 wystartował zespół 9 „Moskitów" z setkami czerwonych bomb sygnałowych na pokładzie. Zrzucone nad stadionem miały one wyraźnie oznaczyć punkt celowania. Przy zrzucie bomb z ustalonym uprzednio opóźnieniem miały one spaść wprost na centrum Starego Miasta.

Zaskoczenie

W sztabie niemieckiej 1 dywizji lotniczej w Döberitz koło Berlina, odpowiedzialnej za obronę obiektów w Saksonii, panował tej nocy nastrój nerwowego wyczekiwania. Z ilości pasm staniolu nieprzerwanie zrzucanych przez samoloty latające wzdłuż wschodniego wybrzeża Anglii oraz nad Belgią i Holandią, „oślepiając" niemieckie stacje radiolokacyjne, można się było domyślać, że przeciwnik szykuje jakąś poważniejszą akcję.

Nareszcie spoza przeciwradarowej „kurtyny" wyłonił się najpierw niewielki zespół samolotów, potem zaś dwie fale, liczące po co najmniej 200 samolotów każda. Ale wątpliwości oficerów Luftwaffe z oddziału operacyjnego dywizji nie zostały bynajmniej jeszcze rozwiane. Nad Luksemburgiem formacje zmieniły kurs i zaczęły się kierować na Berlin, ale gdzieś nad Paderbornem nastąpił ponowny zwrot — na południowy wschód.

A więc na rozkładzie była Saksonia — Lipsk, Drezno lub Kamienica. Ale sztabowcy z 1 dywizji byli ciągle nieufni. Bomber Command dysponowało jeszcze przynajmniej 700 maszynami. Czy nie wyłonią się one za chwilę zza staniolowej zasłony, by dokonać niespodziewanego uderzenia w innym rejonie? Czy zlokalizowana już wyprawa bombowa nie wykona jeszcze jednego manewru, kierując się nad jeszcze inny cel? Czas mijał, Niemcy nie dawali rozkazu startu dla myśliwców bojąc się utracić atuty w tym starciu, a przy tym chroniczny brak paliwa nakazywał przyjęcie taktyki uderzeń „na pewniaka".

Gdy wreszcie o 21. 55 poderwano 5 najdoświadczeńszych załóg Messerschmittów-110 z V dywizjonu 5 Nachtjagdgeschwader, stacjonujących na lotnisku Klotsche koło Drezna, było już za późno: nad miastem, wśród zanikających chmur, pojawiły się pierwsze złowróżbne „choinki". Myśliwce zaczęły krążyć dla nabrania wysokości nad lotniskiem, do którego dobiegał już narastający warkot nadlatującej armady. Obsługi baterii przeciwlotniczych z coraz większym napięciem wpatrywały się w niebo. Gdy w stożku światła reflektora pojawił się samolot, wszystkie działa broniące lotniska plunęły ogniem. Trafiony płatowiec spadł w płomieniach. Był to jedyny sukces miejscowej obrony przeciwlotniczej tej nocy: jeden z pięciu Me-110...

Jeszcze tylko kilka minut pozostało do godziny „H", o której bombowce miały pojawić się nad miastem, a na dole nie ogłaszano jeszcze pełnego alarmu. Dopiero o 22.09 tykanie zegara, nadawane przez niemieckie radiostacje od momentu ogłoszenia tzw. „Voralarmu", zostało przerwane komunikatem: „Achtung, Achtung! Pierwsze fale nieprzyjacielskiej formacji zmieniły kierunek i zbliżają się do Drezna! Wzywa się ludność do natychmiastowego udania się do schronów! Achtung! Achtung!".

Miasto było w tym momencie przepełnione do ostatnich granic. Wprawdzie liczba jego stałych mieszkańców spadła z 630 do 527 tysięcy, ale właśnie zaczęła się masowa ucieczka niemieckiej ludności cywilnej z Dolnego Śląska, zagrożonego postępami radzieckiej ofensywy. W dniu 12 lutego nadeszły właśnie ostatnie pociągi ewakuacyjne, zaś pierwsze transporty na zachód miały odejść dopiero za kilka dni.

Nie można także zapomnieć o dziesiątkach tysięcy różnojęzycznych robotników przymusowych oraz jeńców wojennych. W samym tylko położonym na terenie Drezna Stalagu IVa było przeszło 25 tys. ludzi. Ogółem można przyjąć, że w chwili nalotu przebywało w mieście od 1 200 tys do 1 400 tys osób, z których znaczna część była zakwaterowana tylko prowizorycznie lub biwakowała pod gołym niebem.

Drezno płonie

Tylko 4 minuty pozostało Drezdeńczykom na usłuchanie wezwania radiowego. Opieszałych popędzały już wybuchy pierwszych bomb. Ta grupa „Lancasterów" zrzucała wyłącznie bomby burzące. Był to jeszcze jeden trick taktycznego planu Bomber Command. Potężne eksplozje miały pozrywać dachy i powybijać szyby, a także spędzić ze strychów dyżurujących członków cywilnej obrony przeciwlotniczej, by zrzucane następnie całymi tysiącami bomby zapalające odniosły jak największy skutek.

Tymczasem jednak, razem z pierwszymi ogniskami pożarów, jakie pojawiły się w rejonie Starego Miasta, zapłonęły na ziemi i inne ognie. Niemcy podpalili rzędy szop oraz stosów drzewa i chrustu, szeroko rozrzuconych w szczerym polu o kilkanaście kilometrów od miasta. Ale w tym wypadku nie były nawet potrzebne żółte sygnały, trzymane na taką okazję w lukach bombowych krążących ciągle nad miastem „Moskitów". Ognie tego pozorowanego obiektu nie mogły się równać z rozrastającą się z minuty na minutę przestrzenią objętego pożarem śródmieścia, przeorywanego od czasu do czasu nowymi seriami bomb burzących. Nalot nie trwał zresztą długo: po 20 minutach nie było już nad Dreznem ani jednego nieprzyjacielskiego samolotu.

W pół godziny po nalocie powstał nad miastem wir powietrzny o sile huraganu, spowodowany raptownym ogrzaniem powietrza nad setkami pożarów. Różnice temperatur dochodziły tu do 600, a nawet 800 stopni! Rwący ku ogniskom pożarów ciąg powietrza obalał wielkie drzewa lub wyrywał je z korzeniami, przewracał wagony kolejowe, samochody i wozy, porywał ludzi, ciskając ich w płomienie. Inni ginęli powolną śmiercią — z braku tlenu pochłanianego przez ogień lub zatruci gęstym, gryzącym dymem.

Wskutek uszkodzenia elektrowni sparaliżowane zostało natychmiast dowództwo obrony przeciwlotniczej. Cóż zresztą mogło pomóc tysiąc strażaków z niespełna 100 motopompami przeciwko setkom pożarów, zlewających się w jedno morze ognia? Kroplą na gorące żelazo były również straże pożarne z okolicznych miejscowości, przybywające do miasta, zwabione rozlewającą się na niebie łuną.

Piekło na ziemi

Pierwszy nalot zdezorganizował nie tylko łączność wewnątrz miasta, ale też i przerwał wszystkie praktycznie linie telefoniczne i telegraficzne wiodące poprzez Drezno. Z tego też powodu siedzący już w kabinach piloci 18 Me-110 z lotniska Klotsche nie otrzymali nigdy z Döberitz rozkazu startu przeciwko następnej fali bombowców. Wszystkie używane przez Niemców długości fal radiowych były podczas większych nalotów blokowane przez silne nadajniki zagłuszające, zamontowane na samolotach specjalnej 100 grupy, towarzyczącej każdorazowo bombowcom.

Samolot prowadzący drugiej fali, pilotowany przez Wing Commandera Le Gooda, nadleciał o 1.28 nad płonące miasto. Przedstawiało ono już straszny widok. W centrum szalał huragan. Gnane południowo-zachodnim wiatrem dymy zasnuły całą wschodnią część Drezna. Sygnałów znakujących punkt celowania nie można było już dostrzec, toteż Le Good wydał rozkaz zbombardowania nie objętych jeszcze pożarem dzielnic, otaczających Stare Miasto.

Mieszkańcy całych rozległych kwartałów znaleźli się teraz w pułapce. Na wypadek pożarów przebito wprawdzie otwory w piwnicach, którymi można było ujść z palących się domów, ale cóż to pomagało, skoro po sforsowaniu kilku takich podziemnych przejść uciekinierzy osiągali ostatni dom, przed oczyma ich wyrastały palące się frontony domów naprzeciwko. Sytuację pogarszały jeszcze grupy ogarniętych paniką uchodźców, którzy w życiu nie słyszeli syreny alarmowej ani wybuchu bomby, a teraz znaleźli się w środku największego pożaru XX wieku.

Tragiczny w skutkach błąd popełnił zawiadowca Dworca Głównego. Sądząc, że pierwszy nalot jest zarazem i ostatnim, nakazał pociągom ewakuacyjnym powrót w celu rozładowania ich. Drugi nalot zastał na dworcu tysiące ludzi, dla których jedynym schronieniem było ciasne przejście pod peronami. Tylko w tym miejscu odnaleziono później zwłoki prawie tysiąca ludzi, w tym bardzo wielu dzieci.

Zgodnie z przewidywaniami RAF, w drugim nalocie wyginęły niemal doszczętnie wszystkie drużyny, próbujące walczyć z kataklizmem i nieść pomoc ludności. Tak np. z ekipy wysłanej z Bad Schandau nie ocalał dosłownie nikt. Nie gaszone już teraz przez nikogo pożary miały szaleć nad miastem jeszcze przez 14 pełnych godzin.

Noc bez świtu

Tej nocy padło na Drezno prawie 650 tysięcy bomb zapalających i około 3 tysięcy burzących, wśród których było wiele „blockbusters" — 2 i 4-tonowych. Wszystkpie alianckie załogi zaskoczone były brakiem obrony przeciwlotniczej; atak prowadzono przeciwko prawie całkowicie bezbronnemu obiektowi. W raportach powtarzały się słowa: „Nil defences", „No Flak". Potwierdził to nakręcony podczas nalotu film: nie widać na nim ani śladu reflektorów, ani też ognia artylerii. Podczas całej akcji straty wyniosły zaledwie 6 samolotów: 3 zestrzelone przez obronę przeciwlotniczą miast, nad którymi przelatywały, a 3 zmuszone do lądowań wskutek defektów i uszkodzeń.

Łuna płonącego miasta widoczna była na odległość przeszło 200 kilometrów. Nawigator bombowca, który jako ostatni pojawił się nad celem, opowiadał: „To było po prostu morze płomieni, pokrywających chyba ze 100 kilometrów kwadratowych. Gorąco, buchające z tego gigantycznego pieca, wyczuwaliśmy wyraźnie w kabinie na wysokości 4 tysięcy metrów. Niebo pełne było migających iskier, a w samolocie było całkiem widno. Łunę widzieliśmy jeszcze w 30 minut po odlocie".

Świtu środy Popielcowej 14 lutego nie można było w Dreźnie dostrzec; niebo było przesłonięte wznoszącą się na 5 kilometrów chmurą żółto-brunatnego dymu. Gnana zachodnim wiatrem kładła się ona na polach, lasach i miastach, zostawiając na nich grubą warstwę popiołu. W odległości kilkudziesięciu jeszcze kilometrów opadały akta i papiery, porwane w górę przez wzniecony pożarem wir powietrzny.

Kolej na Amerykanów

Ale nie był to jeszcze koniec drezdeńskiej Golgoty. O 7 rano 14 lutego zawarczały na angielskich lotniskach znów tysiące silników: do trzeciego uderzenia szykowała się cała amerykańska 8 flota powietrzna: 3 dywizje „Latających Fortec" i „Liberatorów" oraz 15 grup myśliwskich. Gdy wszystkie te samoloty znalazły się w powietrzu, czyste dotychczas niebo zasnuwać się zaczęło chmurami, powstającymi z zawartej w spalinach pary wodnej, kondensującej się teraz w chłodnym powietrzu.

311 bombowców skierowało się nad Drezno, słabo widoczne pod zasłoną chmur i zrzuciło na Nowe Miasto 741 ton bomb. Inne — bombardowały w tym czasie Kamienicę oraz — omyłkowo — cały szereg innych miast w Saksonii. Niektóre zapędziły się nawet nad Pragę. Równocześnie przeszło 100 spośród eskortujących „Fortece" dalekodystansowych myśliwców „Mustang" zaatakowało z broni pokładowej prowadzące z miasta ulice i szosy, przepełnione obecnie uciekinierami. Inne myśliwce ostrzelały również rojące się od pogorzelców łąki i bulwary nad rzeką.

Pospiesznie zmontowane ekipy ratownicze — złożone w dużej mierze ze ściągniętych pod przymusem jeńców i zagranicznych robotników — zaczęły pracę jeszcze przed amerykańskim nalotem. Wysiłek ich skoncentrowano najpierw na naprawie ważnej strategicznej linii kolejowej. Już następnego dnia przejechał przez nią pierwszy pociąg.

Kto sieje wiatr — zbiera burzę

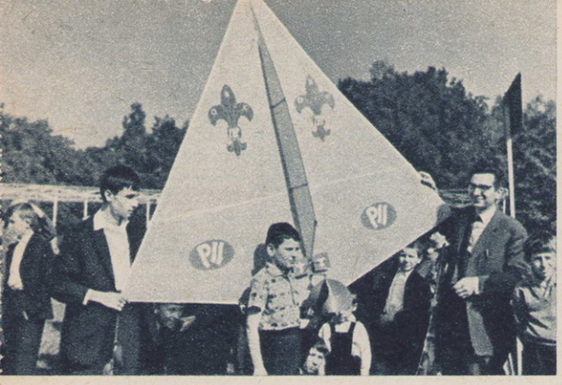
Miasto przedstawiało teraz przerażający widok. W wielu miejscach ulice były dosłownie zasłane tysiącami trupów. Wiele ofiar uwięzionych zostało przez stopiony asfalt. Setki ludzi znajdowano wokół — i w zbiornikach przeciwpożarowych, gdzie próbowali ugasić swą płonącą odzież. Prawie każda piwnica czy schron na Starym Mieście były masowym grobem. Po kilku dniach akcji można było ulicami przechodzić tylko w maskach, tak silny był odór rozkładających się ciał.

Początkowo próbowano identyfikować każde zwłoki i do 6 maja naliczono ich 39 773. Wkrótce jednak nie można było nadążyć z ich grzebaniem. Wiosenne ocieplenie niosło ze sobą realne niebezpieczeństwo wybuchu epidemii. Hitlerowcy uciekli się więc do metody, wypróbowanej przez nich już gdzie indziej i w innych okolicznościach: wokół Starego Rynku ustawiono barykady i kordony wojska. Do tego rejonu kierowano wozy i samochody z ciałami i wyładowywano je na rynku. Żołnierze układali trupy na podkładach z drzewa i następnie podpalali te stosy. Po kilkunastu godzinach usuwano popiół, który wywożono do wielkiego dołu, wykopanego na cmentarzu Heide-Friedhof. Oczyszczanie miasta z trupów przeciągnęło się na długo po zakończeniu działań wojennych.

W czasie potrójnego nalotu na Drezno 2 978 ton bomb zniszczyło 11 116 budynków z 75 tysiącami mieszkań; 2 002 domy z 11,5 tys mieszkań zostało poważnie uszkodzone, a 14 821 z 88 tysiącami mieszkań odniosło lżejsze uszkodzenia. Na 1 270 hektarach powierzchni miasta zniszczeniu uległo 75 proc. budynków, a na dalszych 420 ha 25 proc. W dzielnicy „Zentrum" nie został ani jeden nieuszkodzony budynek. Na wstępie podana została liczba ok. 135 tys ofiar; niektóre źródła oceniają ją na 220 tysięcy zabitych. Bez dachu nad głową pozostało prawie 400 tysięcy ludzi.

Rozpętana przez Hitlera i Goeringa totalna wojna powietrzna, gruzy Warszawy, Rotterdamu, Coventry, Belgradu, Leningradu, w straszny zaiste sposób obróciły się przeciwko narodowi niemieckiemu.

RAJMUND SZUBAŃSKI



Zbigniew Kulc, zwycięzca grupy 7 — 14-latków na zawodach w Krakowie.

Komisja sędziowska miała sporo pracy z oceną poszczególnych konstrukcji. No, bo ile punktów dać za taką piękną sowę?

Nawet najprostszy latawiec skrzynkowy można „ożywić" odpowiednimi napisami. Fragment z zawodów w Dajtkach.

ŚWIĘTO LATAWCA ELIMINACJE

(DOKOŃCZENIE ZE STR. 5)

WARMIA I MAZURY

Staraniem ZSS „Społem", WZGS „Samopomoc Chłopska" i Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, odbyły się na lotnisku w Dajtkach wojewódzkie eliminacje „Święta Latawca", w których wzięło udział 54 zawodników z całego województwa. Startowano w dwóch konkurencjach: latawce płaskie i skrzynkowe.

A oto wyniki: **latawce płaskie** — 1. Zbigniew Dobosz — Bartoszyce (400 m), 2. Marian Puzio — Węgorzewo, 3. Wojciech Jakowicki — Kętrzyn; **latawce skrzynkowe** — 1. Janusz Piechowiak — Kętrzyn (600 m), 2. Michał Baliński — Lubawa, 3. Józef Adamczyk — Pasłęk.

Imprezę oglądało około 500 widzów. Ogólna ocena imprezy: bardzo dobra.

Tadeusz Gowkielewicz

WIELKOPOLSKA

Organizatorzy dorocznej imprezy dziecięcej „Święta Latawca" w Wielkopolsce zrobili wszystko, aby wypadło ono imponująco. Ponad 5 500 uczestników eliminacji miejskich i wiejskich wyłoniło najlepszych zawodników. Finał zawodów w Lesznie, na lotnisku Centrum Szybowcowego, zgromadził 80 zawodników. Pięć godzin trwały zmagania o miano najlepszego w kategorii latawców płaskich i skrzynkowych. Organizatorzy wywiązali się na piątkę ze swych obowiązków.

WYNIKI: **latawce płaskie:** grupa miejska — 1. Tomasz Rojna, 2. Jacek Perz; grupa wiejska — 1. Zenon Torzewski, 2. Stanisław Masłowski; **latawce skrzynkowe:** grupa miejska — 1. Małgorzata Kamińska, 2. Paweł Blaszyński; grupa wiejska — 1. Zenon Dutkiewicz, 2. Czesław Korczyński.

Pierwszej dwudziestce zawodników wręczano uroczyście nagrody rzeczowe oraz książki o tematyce modelarsko-lotniczej.

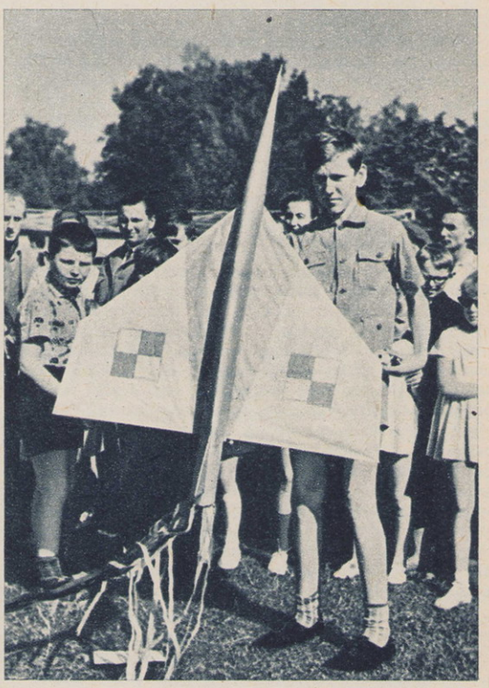
Druga impreza w Poznaniu poprzedzona została eliminacjami w poszczególnych szkołach (1 452 uczestników). W finale, który obserwowało ponad 1 500 osób startowało 320 dzieci. Także i w tym przypadku organizatorzy zrobili wszystko, aby młodzież była zadowolona.

Zwycięzcami poznańskiego finału zostali: **w kategorii latawców płaskich** — 1. Piotr Nowaczyk, 2. Janina Szczepańska; **w kategorii latawców skrzynkowych** — 1. Marek Zander, 2. Władysław Gerwazik.

Wszystkich młodych sportowców obdarowano cukierkami.

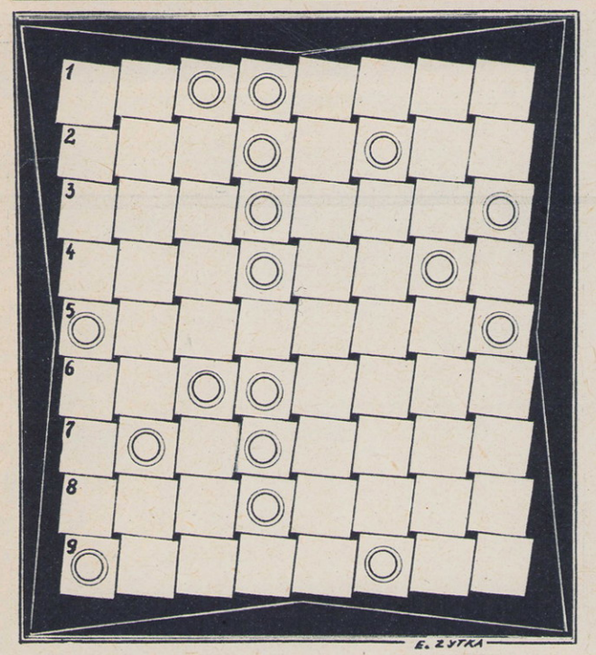
Borys Wierzejewski

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI (4), ALEKSANDER ŁOCHMAŃCZYK (7), TADEUSZ GOWKIELEWICZ (3) i MAREK KOCHANOWSKI (2).



Powyżej — dwie oryginalne konstrukcje z zawodów krakowskich: motyl i rakieta. Poniżej — najlepsi zawodnicy z Warmii i Mazur (Dobre Miasto).

LOGOGRYF



E. ZYTKA

Do poziomych rzędów danej figury wpisać 9 wyrazów ośmioliterowych. Litery w kratkach oznaczonych kółkami, czytane rzędami poziomymi, dadzą rozwiązanie.

Znaczenia wyrazów: 1 — kosmonauta radziecki; 2 — wskazuje wariometr podczas lotu szybowca w strefie lotów opadających; 3 — japoński pilot samobójcy z okresu II wojny światowej; 4 — zasadnicza część wariometru i wysokościomierza, ulegająca odkształceniom pod wpływem zmiany ciśnienia; 5 — linia na mapie łącząca miejscowości o jednakowej temperaturze powietrza; 6 — część skrzydła wykonana z płótna, sklejki lub blachy duraluminiowej; 7 — łączy tłok z wałem korbowym; 8 — żołnierz wojsk powietrzno-desantowych; 9 — spadochronowy mistrz Wojska Polskiego na 1965 r.

Wśród Czytelników, którzy do dnia 7 listopada br nadeślą prawidłowe rozwiązania, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Logogryf".

Rozwiązanie „Krzyżówki lotniczej" z nru 37 „SP" z dnia 12 września 1965 r.

Poziomo: 1 — antypasat, 5 — malwa, 8 — loty, 9 — Adam, 10 — Peru, 11 — Ikar, 13 — Kuba, 14 — Atar, 17 — koło, 18 — skos, 20 — aparaty, 23 — triplan.

Pionowo: 2 — automat, 3 — Ryszard, 4 — APRL, 6 — klapy, 7 — smary, 9 — awiata, 12 — Younga, 15 — busola, 16 — balony, 19 — trapez, 21 — para, 22 — trap.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Wiesław Skrzypacz — Wrocław 2, ul. Spiska 56 m. 1; Włodzimierz Borek — Gdańsk Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 42/5; Marek Kuryłowicz — Kraków, ul. Rękawka 10 m. 14.**

Rozwiązanie „Krzyżówki lotniczej" z nru 38 „SP" z dnia 19 września 1965 r.

Poziomo: 2 — Akrobat, 5 — gaz, 7 — rozbieg, 8 — izooktan, 11 — Foka, 12 — redan, 14 — manometr, 16 — krążenie, 17 — zięć, 18 — Grzeszczyk, 19 — kask.

Pionowo: 1 — ogon, 2 — aerodynamika, 3 — rozpiętość, 4 — anemometr, 6 — załamanie, 9 — Agnieszka, 10 — fowlery, 12 — rekord, 13 — drążek.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Halina Suska — Szczecin, ul. Malczewskiego 8/3; Kazimierz Gasiński — Elbląg, ul. Grottgera 8 m. 2; Zygfryd Jastrzębski — Kobiór, ul. Jasna 8, pow. Pszczyna, woj. katowickie.**

Rozwiązanie „Krzyżówki lotniczej" z nru 39 „SP" z dnia 26 września 1965 r.

Poziomo: 2 — nos, 5 — mol, 7 — lotnisko, 10 — pozwy, 12 — kra, 13 — szybowiec, 15 — diabelik, 16 — radio, 18 — odwaga, 19 — szachownica, 21 — defekt, 22 — odrzutowiec, 25 — Lim, 26 — rakietowiec, 28 — bon, 29 — rakiety, 30 — oblatywacz.

Pionowo: 1 — bombowiec, 2 — nok, 3 — spadochroniarz, 4 — Czkałow, 5 — myśliwiec, 6 — lotka, 8 — nawigatorka, 9 — ster, 11 — szkolenie, 14 — Ca, 17 — dwa, 19 — strzelcy, 20 — Atlantyk, 23 — utopia, 24 — EM, 26 — romb, 27 — cykl, 28 — „Bies".

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Wiesława Orlikowska — Lublin, ul. Pawia 24/13; Mirosław Stapiński — Białystok, ul. Tuwima 1a/20; Jan Landsberg — Szczecin, Al. Piastów 76/5.**

AMATORSKIE KONSTRUKCJE

„W numerze 39 „SP" z br zamieszczony jest materiał o amatorskich samolotach RSA. Jeśli to możliwe, prosiłbym o więcej danych na ten temat wraz ze zdjęciami. Interesują mnie też przepisy prawne dotyczące budowy amatorskiej sprzętu lotniczego. Nakład „SP" z roku 1957, a więc i numer 49 w którym omawiano ten problem, „Ruch" już wyczerpał, stąd moja prośba w tej sprawie do redakcji" — pisze **Ryszard Krawczyk z Wrocławia.**

O amatorskich samolotach RSA pisać będziemy jeszcze w najbliższych numerach.

Jeśli chodzi o przepisy prawne dotyczące amatorskiej budowy sprzętu lotniczego to ogólnie biorąc przedstawiają się one następująco:

1. Przed przystąpieniem do budowy statku powietrznego, należy opracować dokumentację obejmującą obliczenia aerodynamiczne i wytrzymałościowe oraz rysunki wykonawcze i warunki techniczne odbioru. Dokumentacja ta musi być zaopiniowana przez Instytut Lotnictwa.

2. Do budowy użyte być mogą wyłącznie materiały posiadające świadectwa określające właściwości mechaniczne i uznane przez Inspektorat Cywilnych Statków Powietrznych DLC MK za odpowiadające obowiązującym warunkom i normom.

3. Budowa musi być prowadzona pod nadzorem IKCSP.

4. Po zakończeniu budowy statku powietrznego należy uzyskać świadectwa kontroli budowy i oględzin IKCSP oraz zezwolenie Instytutu Lotnictwa na wykonanie prób według programu i warunków użytkowania uzgodnionych lub ustalonych przez IL.

5. Próby mogą być przeprowadzane przez pilota doświadczalnego wyznaczonego przez IL.

6. Na podstawie pozytywnych wyników prób fabrycznych (próby wstępne) i państwowych (homologacja w Instytucie Lotnictwa) określonych w orzeczeniu IL, statek powietrzny może być dopuszczony do eksploatacji na określonych warunkach użytkowania.

Jak widać z powyższego, amatorska budowa sprzętu lotniczego obwarowana jest wieloma niezbędnymi przepisami. Nie mają więc wielkich szans na budowę własnego samolotu ci, którzy bez odpowiedniego przygotowania teoretycznego i materiałowego chcą porwać się na realizację tego niełatwego zadania.

Natomiast ci, którzy posiadają odpowiednią wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne oraz odpowiednie warunki warsztatowe i materiały, mogą liczyć — w przypadku interesujących pomysłów i opracowań — na pomoc Instytutu Lotnictwa i Inspektoratu KCSP.

POCZTA LOTNICZA

PROSIMY O ADRES

Wojciech Anko — Świdnik. Korespondencję o wystawie filatelistycznej w Świdniku wykorzystamy. Prosimy o nadesłanie dokładnego adresu zamieszkania celem przesłania honorarium.

NAZWISKO KOSMONAUTY

„Uprzejmie proszę o wyjaśnienie mi w jaki sposób pisze się nazwisko kosmonauty amerykańskiego: Alan Shepard czy też Alan Sheppard. W książce Eugeniusza Banaszczyka „Najszybsi ludzie świata" jest **Sheppard**, w „Skrzydlatej" spotykam się natomiast z pisownią **Shepard**" — pisze **M.E. z Żar, k/Żagania.**

Prawidłową pisownią nazwiska wspomnianego tu kosmonauty amerykańskiego jest Alan B. **Shepard**, a nie Sheppard. Błąd w książce E. Banaszczyka należy zapewne złożyć na karb drukarskiego chochlika.

Naszemu Czytelnikowi przypominamy, że licząc na odpowiedź redakcji należy podać swoje pełne nazwisko i dokładny adres.

O MISTRZOSTWACH Z BOKU

DOKOŃCZENIE ZE STR. 6

ga mteorologiczna, kontrola składania spadochronów i wiele innych.

Na zakończenie — ocena wyników sportowych.

Celność lądowania z 1 000 m (maksymalna ilość punktów do uzyskania w tej konkurencji wynosiła 1 000 pkt.). Gdy uważnie przyjrzymy się uzyskanym wynikom w metrach (patrz tabelka), szybko dojdziemy do wniosku, że tylko jeden skoczek wyróżnia się wysokim poziomem zawodniczym. Jest nim Edward Ligocki. Jego dwa skoki na celność lądowania mieszczą się w skali ocen wyników światowych od 3 m do 1 m. Lądowania pozostałych zawodników są na ogół na poziomie końca lat pięćdziesiątych. Bo takie wtedy uzyskiwano odległości i to na sprzęcie niego gorszym.

Akrobacja spadochronowa (punkty obliczano w ten sposób, iż brano za podstawę najlepszy czas akrobacji uzyskany w tej konkurencji). I w tej próbie sprawności najlepszą lokatę wywalczył Edward Ligocki. Jego czasy kręcenia akrobacji są dobre, może nawet więcej niż dobre, ale nie najlepsze (najlepszy czas Ligockiego wynosi 9,6 sek.); najlepszy czas światowy 8,2—9 sek. W tym miejscu z naciskiem należy podkreślić, iż w akrobacji nie liczą się już sekundy, lecz ułamki sekundy. A więc każda dziesiąta sekundy decyduje o zajętym miejscu. Czy nasi skoczkowie są lepsi w akrobacji? Trochę lepsi niż w celności lądowania, ale nie za wiele. Czy w takim razie poziom naszych skoczków ulega poprawie? Niewątpliwie podności się on, ale za wolno, aby pisać o nim entuzjastycznie. Trudno przecież w ciągu kilkunastu miesięcy odrobić lata względnej bezczynności na tym polu.

Wielu skoczków słabe wyniki w celności lądowania uzależnia od jakości sprzętu. Nie jest dla nikogo tajemnicą, iż w porównaniu do innych krajów mamy stosunkowo najstarszy technicznie sprzęt. Nikt tego nie ukrywa, ale trudno również ukrywać nieporadność wielu sportowców. Trzeba było obserwować brak zdecydowania w dojściu do krzyża, brak przemyślanych decyzji w powietrzu i w efekcie dalekie lądowanie od celu. Takim skoczkom — jak ktoś powiedział — nawet i zdalnie sterowane spadochrony nie pomogą.

A więc nie tylko dobry sprzęt decyduje o dobrym wyniku sportowym. Trzeba jednak trenować na spadochronach będących w użytkowaniu. Nie wykluczone, że za kilka miesięcy skoczkowie wyczynowi będą mieli nowszy sprzęt sportowy. Ale czy wówczas wszyscy entuzjaści sportu spadochronowego mogą być pewni, że wyniki sportowe i miejsca naszych skoczków na mistrzostwach świata będą rzeczywiście lepsze?

TADEUSZ MALINOWSKI

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

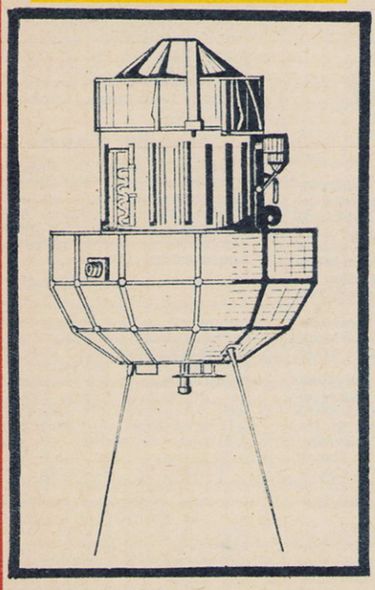
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7771 E-60

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



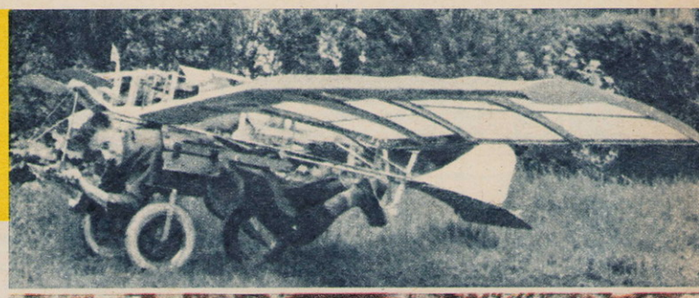
SATELITA „KOSMOS"

Tak wygląda (z lewej) radziecki satelita naukowo-badawczy z serii „Kosmos". Do dnia 19. X. 1965 r. wypuszczono ich już 93. Służą one do badań promieniowania kosmicznego, pola magnetycznego Ziemi, mikrometeorytów itp. Nachylenia orbit względem równika dla poszczególnych serii „Kosmosów" wynoszą: 49, 51, 56 i 65 stopni.

Dwa modele wykonane w tej samej skali przedstawiają nowe samoloty pasażerskie z 3 silnikami turboodrzutowymi: obecny Boeing 727-100 (z prawej) i 727-200 (z przedłużonym o 6 m kadłubem). Samolot 727-200 ma wejść na linie w 1967 r.

NASTĘPCA IKARA

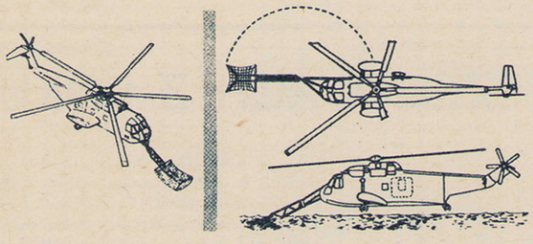
34-letni inżynier angielski A. Steward z Newcastle zbudował mięśniolot, na którym zamierza ubiegać się o nagrodę Brytyjskiego Towarzystwa Lotniczego (5 000 funtów bryt.), czekającą na pierwszego człowieka, który wykona lot mięśniowy. Rozpiętość skrzydeł — 4,2 m.



KSIĘŻYCOWY TRENING

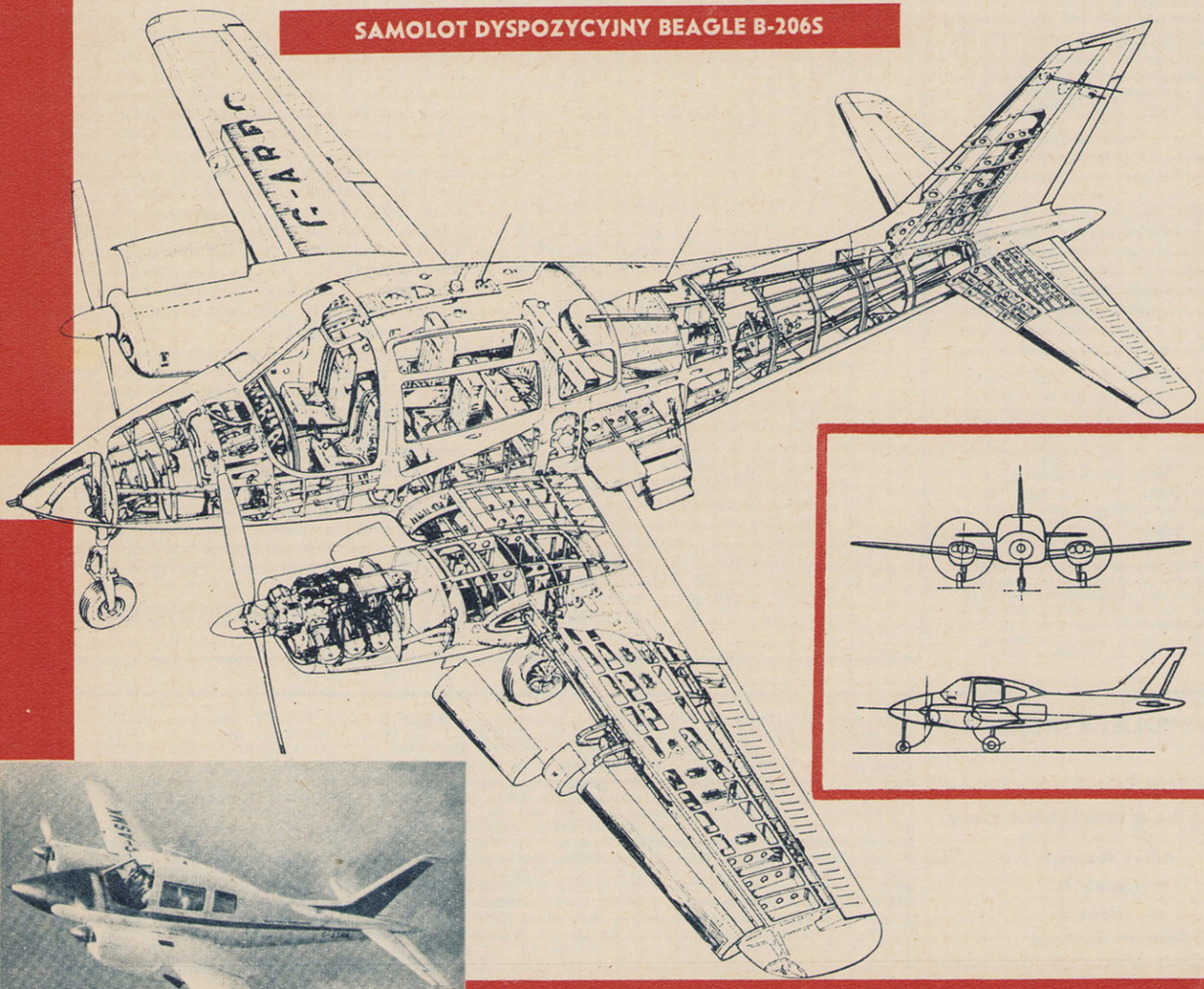
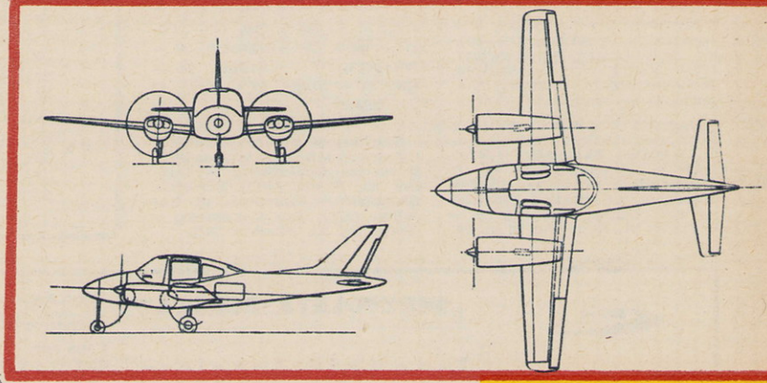
Zdjęcie przedstawia trening w centrum astronautycznym w Houston (USA), w warunkach terenowych zbliżonych do księżycowych. Ćwiczący członek załogi statku „Apollo" jest podwieszony do urządzenia symulującego siłę ciążenia panującą na Księżycu (1/6 g).

ŚMIGŁOWIEC RATOWNICZY Z PODRYWKĄ



Ratownictwo morskie otrzyma niebawem nowe urządzenie do wyławiania rozbitków z wody, przeznaczone dla śmigłowców. Ma to być kosz podchwytujący rozbitka i po obrocie wysięgnika o 180 stopni — dostarczający go do kabiny śmigłowca. Ciężar urządzenia — ok. 80 kG, a jego zabudowa na śmigłowcu, dokonywana przez 2 osoby, ma trwać 5—10 min.

SAMOLOT DYSPOZYCYJNY BEAGLE B-206S



Angielski samolot 5—8-miejscowy. Rozpiętość — 13,95 m, długość — 10,29 m, wysokość — 3,43 m. Ciężar własny — 2 060 kG, ciężar całkowity — 3 470 kG. Prędkość max. — 415 km/h, prędkość przelotowa — 315 do 396 km/h, prędkość lądowania — 129 km/h, prędkość wznoszenia — 7,77 m/sek. Pułap — 10 360 m, z jednym silnikiem — 6 100 m. Rozbieg i dobieg — 412 m. Zasięg — 1 038 km, max. — 2 425 km. Dwa silniki tłokowe Rolls-Royce (Continental) GTSIO-520 o mocy 340 KM każdy. Zwracają uwagę schodki wciągane do wnętrza samolotu. Samolot w wersji B-206CR ma silniki o mocy 310 KM każdy i rozwija prędkość max. — 354 km/h. Max. prędkość dopuszczalna obu wersji — 483 km/h.